

**LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire****VERBATIM DE LA RÉUNION PUBLIQUE THEME « SERVICE  
FERROVIAIRE »**

Lorient, le 14 octobre 2014, 19 h à 22 h

**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 08)

**Olivier GUÉRIN, président de la CPDP**

Bonsoir. Nous allons commencer cette réunion sur ce projet de ligne nouvelle Ouest-Bretagne-Pays-de-la-Loire. Je suis donc le président de la commission particulière du débat public, qui anime ce débat sous l'autorité de la commission nationale. Le débat public sera présenté par Alain RADUREAU, qui est membre de la commission, et nous sommes plusieurs avec Françoise SEVRIN, membre de la commission. RFF présentera ensuite ce projet. Il y aura un premier temps de débat, et un second temps autour du service ferroviaire, avec de nouveau Réseau Ferré de France qui présentera les potentialités du projet, monsieur LAHELLEC, vice-président de la région Bretagne comme autorité organisatrice des transports, et enfin la FNAUT, que je remercie d'être présente, qui présentera aussi son approche de ce projet avant que le débat puisse continuer.

Et je laisse d'abord la parole – Monsieur l'Adjoint, vous représentez Monsieur le Maire, merci de nous accueillir ici.

**Tristan DOUARD – Adjoint au maire de Lorient – Vice-président de l'agglomération de Lorient**

Bonsoir à toutes et tous. Norbert METAIRIE a, en urgence, été retenu sur une question un petit peu lourde sur d'autres territoires, en urgence, donc il me charge de le représenter. Il me charge de vous saluer, et de bien vouloir l'excuser de son absence. Il aurait souhaité être des nôtres ce soir.

À ceux qui ne sont pas Lorientais, bienvenue à Lorient. Pour rappel, notre territoire, notre agglomération est la troisième de Bretagne, avec 205 000 habitants. C'est un pôle industriel, logistique, agro-alimentaire, maritime, universitaire, touristique, sportif, et un pôle de services de taille régionale et européenne – n'ayons pas peur des mots. C'est une ville dotée d'un aéroport, d'une gare principale, à Lorient, mais des gares annexes également sur le territoire. Et puis, c'est la ville aux 5 ports, dont le port de commerce, qui est un des points d'entrée majeurs, essentiel pour les industries agro-alimentaires de Bretagne.

Alors, 2017 est une échéance majeure pour notre territoire, avec l'arrivée de la ligne Bretagne grande vitesse, avec une liaison entre Paris et Lorient, à 2h40. Un enjeu majeur pour l'attractivité de notre territoire, pour son désenclavement, mais aussi structurant pour l'agglomération et les territoires, et le territoire qui l'entoure.

Alors, Lorient et son agglomération seront prêts pour cette échéance, puisqu'une nouvelle gare verra le jour au sud de la voie de chemin de fer, tournée sur la ville, mais également un nouveau pôle d'échanges multimodal, complet, mêlant l'ensemble des modes de transport.

Nous tenons, au nom de l'agglomération et de la ville, à saluer la tenue d'un débat public sur une question stratégique, qui est celle de la vision de la région Bretagne à l'échelle 2030. Nous saluons également la présence des participants à ces échanges. Et puis, également, la qualité et l'intensité de l'investissement du vice-président de la région Bretagne, Gérard LAHELLEC, qui nous honore de sa présence sur les questions de transport. Et nous partageons avec lui une vision des transports à la fois cohérente, complémentaire, de transports au service performant et accessible à tous, mais également au service d'un développement harmonieux de notre péninsule bretonne, qui a une géographie toute particulière.

2030, c'est tout de suite, je vous souhaite un excellent débat et d'excellents échanges.

Merci.

**Alain RADUREAU, membre de la CPDP**

Merci, Monsieur le Maire, et bonsoir à toutes et à tous.

Nous sommes très heureux de vous accueillir ce soir pour ce qui est la 7<sup>ème</sup> réunion de ce débat public sur le projet de ligne ferroviaire nouvelle en Bretagne et Pays de Loire, projet qui nous est proposé par Réseau Ferré de France.

Alors, le débat public, c'est en France une procédure relativement nouvelle : cela a une dizaine d'années, une douzaine d'années sous sa forme actuelle, et ce débat est régi par une convention internationale, la convention d'Aarhus, et par notre code de l'environnement. Mais au-delà des textes juridiques, ceux que cela intéresse peuvent se reporter au portail de la commission nationale du débat public pour trouver tous les éléments juridiques intéressants, ce qu'il me paraît important de souligner, 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 des grands projets – que ces projets soient publics ou privés – qui la concernent.

Alors, on est bien dans cette situation-là : on est sur un projet qui est prévu pour s'installer à partir de 2030. Donc, aucune décision n'est prise, le débat est fait pour vous, et vous en êtes aussi le principal acteur.

Mais comme nous débattons d'un projet, vous avez forcément, en face de vous, le porteur de ce projet, le maître de l'ouvrage, en l'occurrence Réseau Ferré de France, qui vient pour vous informer sur son projet, pour écouter vos avis et pour recueillir vos propositions. Sur la base de ces éléments, le maître de l'ouvrage, à l'issue du débat public, pourra décider de la poursuite, de la modification, ou de l'abandon du projet.

Et puis, entre le maître de l'ouvrage et vous, il y a la commission particulière du débat public, qui a la charge d'organiser et d'animer le débat. Cette commission est nommée par la commission nationale du débat public, qui est une instance administrative indépendante. Cette commission est présidée par Olivier GUERIN, que vous venez de voir à cette tribune, et elle est composée de 7 membres, qui, comme vous pouvez le constater, sont issus d'horizons très, très différents. Mais les membres de cette commission ont tous un point commun : c'est leur absence totale de lien avec le maître de l'ouvrage, ou avec une quelconque partie prenante du projet. Par ailleurs, nous nous sommes tous engagés à ne pas nous prononcer sur le fond du débat – du moins, pendant la durée du débat. Après, on retrouvera notre liberté. Vous pouvez donc compter à la fois sur l'indépendance et sur la neutralité de la commission particulière.

Les acteurs sont en place, voyons maintenant comment cela va se passer. Évidemment, dans le débat, votre parole est libre : vous pouvez aborder tous les sujets qui vous paraissent importants par rapport à ce projet. Mais la commission nationale recommande que l'on aborde le projet sous 3 angles différents. Le premier, c'est l'opportunité. Alors, qu'est-ce que cela veut dire ? Cela veut dire simplement qu'on veut répondre, on souhaite que vous répondiez à la question : faut-il réaliser ou ne pas réaliser ce projet ? Et si vous dites qu'il ne faut pas le réaliser, est-ce que vous pensez qu'on peut utiliser les fonds à d'autres usages concernant la mobilité et le transport, puisque c'est quand même cela le sujet, mais je ne sais pas, du transport aérien, du transport maritime, ou du transport routier.

Le deuxième point sur lequel la commission souhaite que nous nous interrogeons ensemble, c'est les objectifs du projet. Un projet comme celui-ci est un projet complexe, avec plusieurs objectifs. Est-ce que ces objectifs sont complets ? Est-ce que tous ceux dont vous pensez qu'ils doivent être pris en compte sont pris en compte ? Est-ce que certains doivent être éliminés ? Est-ce que la hiérarchie de ces objectifs est bonne ? Toutes ces questions sont ouvertes, et nous serons ravis d'entendre vos avis là-dessus.

Et puis, dernier point : on est invité à débattre sur les caractéristiques principales du projet. Alors, les caractéristiques techniques du projet sont encore assez peu définies, parce qu'on est très tôt dans l'avancement des études, mais on a déjà un certain nombre de scénarios, un certain nombre de vitesses de référence qui ont été choisies, qui permettent de commencer à articuler le débat sur ces caractéristiques.

Cela, c'est pour le contenu du débat. Pour la forme du débat, il y a 3 principes que la commission particulière doit veiller à faire respecter. Le premier de ces principes, c'est la transparence : l'idée, c'est tout simplement de vous fournir une information aussi complète et sérieuse que possible sur le projet. Alors, c'est un idéal, mais on essaie d'y tendre en insistant pour que le maître de l'ouvrage mette à votre disposition le plus d'éléments possible sur ce projet. Le deuxième principe, c'est l'équivalence. Cela, c'est tout simple : c'est que chacun d'entre vous, que vous soyez simples citoyens, que vous soyez représentants associatifs, que vous soyez représentants professionnels, que vous soyez élus, chacun d'entre vous doit pouvoir s'exprimer dans les mêmes conditions. Il n'y a pas de préséance dans le débat public. Et le troisième principe, c'est l'argumentation : un débat public, ce n'est pas un sondage d'opinion, ce n'est pas une procédure,

une instance de décision. Donc, ce qui va compter dans le débat public, c'est bien les arguments que vous allez amener et les propositions que vous allez amener autour de ce projet, parce que ces arguments et ces propositions, elles suivront, si le projet est poursuivi, le projet tout au long de sa vie jusqu'à l'enquête publique.

Alors, pour ce qui concerne ce débat public, il va durer 4 mois, et il est – c'est général pour tous les débats publics, il a commencé le 4 septembre et il se terminera le 3 janvier, et il est structuré autour de 16 réunions publiques et d'un atelier. Comme vous pouvez le constater, on a réparti les réunions, le plus possible, dans la zone concernée par le projet, ce qui fait qu'on a, en gros, qu'une réunion pour les principales villes. On ne peut pas en avoir beaucoup plus, parce que sinon on arriverait à un nombre de réunions terrible. Et ces réunions sont tantôt des réunions générales, tantôt des réunions thématiques. Nous sommes réunis ce soir pour une réunion thématique, dont le sujet est le service ferroviaire – je vais y revenir.

Il faut rappeler, par ailleurs, que 3 sujets font à la demande d'associations ou de groupement d'élus, l'objet d'expertises complémentaires que la commission nationale a accepté de financer. Les expertises concernent donc le fret, la rentabilité socio-économique du projet, et l'étude de nouvelles variantes pour la liaison entre Nantes et Rennes, sans desserte de l'aéroport du Grand Ouest, de façon à pouvoir débattre, sur cette liaison Nantes-Rennes, de toutes les possibilités avec ou sans desserte de l'aéroport du Grand Ouest. Les résultats de ces expertises – qui sont en cours : les experts sont au travail actuellement – seront exposés fin novembre et début décembre lors des réunions publiques ad hoc. Vous avez le calendrier dans ce merveilleux petit document.

Je rappelle par ailleurs que nous avons entamé une action spécifique à destination des étudiants, avec une dimension, en particulier, prospective.

Mais le débat ne doit pas être réduit aux seules réunions publiques : il y a aussi un débat sur internet. Et pour cela, il y a un site du débat, vous l'avez là-haut, il est relativement simple à mémoriser, vous le retrouvez sur tous les documents, y compris là-dessus. Et, sur ce site, vous allez trouver tous les documents qui vous permettent d'analyser le projet. Alors, ceux que vous avez trouvés à l'entrée sous forme papier sont évidemment sur le site, mais vous trouverez aussi un ensemble important d'études préalables que le maître d'ouvrage révèle au public à l'occasion de ce débat. C'est très important, ces études préalables, parce que c'est ce qui vous permet d'analyser le projet de façon plus approfondie, d'en comprendre un peu les mécanismes, etc. Le deuxième élément que vous trouvez sur ce site, c'est le verbatim des réunions passées. Le verbatim des réunions, c'est quelque chose d'essentiel pour nous, parce que c'est le signe que votre parole, nous l'écoutons, nous l'enregistrons, et nous la remettons à disposition d'un public plus large au travers du site internet, par ce verbatim. Vous trouverez, par ailleurs, un système de questions-réponses, qui vous permettent d'interroger le maître de l'ouvrage, et nous nous engageons à ce qu'il vous réponde, et à ce qu'il vous réponde en respectant le principe de transparence que j'évoquais tout à l'heure. Également, la possibilité de déposer des avis et contributions : alors, vous pouvez déposer des avis très courts, et si vous êtes spécialiste d'un domaine particulier, vous pouvez déposer des contributions très importantes, très consistantes, sur des aspects techniques ou théoriques qui concernent le projet. Et enfin, vous trouverez un forum pour échanger avec d'autres internautes. Il y a de quoi s'occuper un moment.

Je signale que les informations concernant le débat sont par ailleurs diffusées sur les réseaux sociaux, et que des liens sont organisés entre ces réseaux et le site du débat.

Bien évidemment, pour la commission particulière, quand il s'agira de rédiger le compte-rendu du débat, les interventions sur internet seront prises en compte au même titre que les interventions en réunion.

Bon, j'abordais déjà là les suites du débat. Nous disposons, à la fin du débat, c'est-à-dire à partir du 3 janvier, de 2 mois pour rédiger notre compte-rendu du débat et le rendre public. Je dis bien que c'est un compte-rendu : c'est-à-dire que c'est une synthèse des arguments, des propositions, qui auront été discutés pendant le débat, mais ce n'est en aucun cas un avis sur le projet. La commission particulière du débat public n'émet pas d'avis sur le projet. À l'issue de ces 2 mois, Réseau Ferré de France disposera de 3 mois pour rendre publique sa décision de poursuite, de transformation ou d'abandon du projet, et aussi pour indiquer dans quelles conditions, s'ils décident de poursuivre le projet, ils organiseront la concertation pour les étapes à venir.

Je vous rappelle qu'on vous a distribué – enfin, j'espère qu'on l'a fait – à l'entrée de la salle, des questionnaires qui vous permettent de participer à une évaluation du débat. C'est une procédure nouvelle, mise en place par la commission nationale pour essayer d'améliorer le débat public. On vous remercie de participer à cette action en remplissant ces questionnaires, qui sont anonymes.

Ce soir, nous sommes réunis pour une réunion thématique consacrée au service ferroviaire. Alors, pourquoi parler de service ferroviaire ? Tout simplement parce que le projet que nous propose Réseau Ferré de France est un projet d'infrastructures. Ce sont des voies ferrées. Or, ce qui nous intéresse tous, ce n'est pas les voies ferrées, ce sont les trains qui vont circuler dessus et que nous pourrions éventuellement prendre. Et vous avez sans doute, les uns et les autres, des idées précises sur ce qui serait nécessaire à votre ville, à votre région, en termes de service ferroviaire. L'objectif de cette soirée, c'est tout simplement de confronter cette demande, vos idées, avec les possibilités qu'offrira le projet que nous propose Réseau Ferré de France aujourd'hui.

Cette soirée va donc se dérouler en deux séquences : une première séquence où on va vous présenter le projet de façon globale, c'est la présentation standard de Réseau Ferré de France. Puisque c'est la première fois que nous venons à Lorient, il est normal de vous la livrer. Et puis, à l'issue de cette première partie, de cette première présentation, je vous donnerai la parole pour des questions, puis éventuellement pour des avis un peu plus complets. La deuxième partie de la soirée sera consacrée au service ferroviaire, avec une analyse de Réseau Ferré de France, avec le point de vue de la région, et avec le point de vue d'une association d'usagers, et à l'issue de ces 3 éclairages, nous reprendrons le débat, là aussi avec une séance de questions puis une séance d'interventions un peu plus longue, d'avis et de contributions.

Je vous remercie, et je passe tout de suite la parole à Réseau Ferré de France pour vous présenter le projet.

#### **Stéphane LEPRINCE, Directeur régional - RFF**

Bonsoir à tous. Stéphane LEPRINCE, directeur régional de Réseau Ferré de France. Avant de passer la parole à Arnaud GODART et Benoît FORMSTECHE, qui vont vous présenter en détail le projet, peut-être un petit mot pour vous rappeler la politique de Réseau Ferré de France. Demain, SNCF Réseau, avant cette perspective de projet en 2020, notre priorité, évidemment, ce sont les transports au quotidien, transports de voyageurs, mais aussi de marchandises. Et à cet égard, nous réalisons beaucoup de travaux avec les équipes de la SNCF, des travaux de maintenance, des travaux d'investissement. Pour mémoire, c'est à peu près 400 millions d'euros de travaux qui sont réalisés tous les ans sur le périmètre Bretagne et Pays de la Loire. Dans la région, l'année dernière, entre Lorient et Quimper, nous avons renouvelé la voie. En ce moment-même, entre Rennes et Redon, nous renouvelons la voie, et on aura un réseau quasi-neuf à l'échelle du réseau structurant en Bretagne en 2017. Beaucoup de travaux, donc, sur ce réseau structurant, beaucoup de travaux aussi de maintenance et de performance aussi sur les lignes régionales. En ce moment-même, on fait des travaux par exemple entre Plouaret et Lannion. Au-delà des efforts importants qui sont consentis par RFF, par l'État, par les collectivités, avec en particulier l'aide de la région à travers les CPER, un grand enjeu, évidemment, cela va être l'arrivée de la LGV Le Mans-Rennes en 2017.

Et au-delà des travaux proprement dits, qui sont colossaux, les services ferroviaires en Bretagne vont fortement évoluer, les temps de parcours vont être réduits significativement, d'une quarantaine de minutes. Et un des enjeux, d'ailleurs, de la réunion de ce soir, c'est aussi de montrer ce que, avec cette infrastructure nouvelle qui est envisagée à l'horizon 2030, les services, quels services pourront être donnés sur le réseau en Bretagne. Donc, ce sont des enjeux évidemment importants. Alors, voilà, tout au long des travaux en cours, qui sont entre aujourd'hui et 2030, beaucoup de choses vont être refaites, mais voilà, lorsqu'on arrive parfois à certaines limites du réseau – limites du réseau potentiellement en termes de temps de parcours et de capacité – on se doit, en tant que nous, gestionnaires du réseau, proposer des évolutions de ce réseau. Et il y a eu, en région, des électrifications et d'autres investissements de développement. Dans 20 ans, cela peut paraître très loin pour vous, mais quand on regarde ce qu'il s'est passé sur la LGV Le Mans-Rennes, les premières réflexions ont commencé dans les années 90, donc pour une livraison de l'infrastructure en 2017.

Donc on est là ce soir pour répondre, pour vous écouter, on va vous proposer des solutions qui répondent à des objectifs qui ont été construits avec les partenaires, mais avant tout, on est là pour améliorer ce projet-là, voir s'il répond à vos attentes. Et dans ce cadre-là, on vous souhaite un bon débat, et je passe la parole à Arnaud et Benoît qui vont vous présenter ce projet en détail, avant de répondre à vos questions.



Merci.

### **Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL - RFF**

Bonjour à tous. Je suis Arnaud GODART, le chef de mission du projet de liaison nouvelle Ouest-Bretagne-Pays-de-la-Loire, LNOBPL. À ce titre, je pilote les équipes en charge des études à RFF. À mes côtés, Benoît FORMSTECHE, mon adjoint, qui répondra tout particulièrement à vos questions techniques. Également en salle, des collègues RFF et SNCF, que je remercie, qui pourront également intervenir.

Je m'associe bien sûr aux propos de Stéphane LEPRINCE, pour rappeler que nous nous situons aujourd'hui en amont, largement, de ce projet. Tout est ouvert à ce jour, et nous avons besoin de vos contributions pour améliorer ce projet, et en confirmer l'opportunité. Avant de vous présenter les scénarios d'aménagement, nous vous proposons de vous rappeler le contexte et les objectifs de ce projet.

Tout d'abord, ses principales caractéristiques : ce projet s'inscrit sur le réseau existant. Il s'appuie sur le réseau existant pour tirer profit des travaux réalisés depuis de nombreuses années sur Rennes-Brest, Rennes-Quimper, par exemple, mais aussi, et par exemple ici même à Lorient, sur les projets ou les études en cours de pôles d'échanges multimodaux. Nous nous appuyons aussi sur des projets d'infrastructures par ailleurs, notamment dans le secteur routier, dans une logique d'intermodalité. Le projet s'inscrit à l'ouest d'une ligne Nantes-Rennes, en complémentarité du projet de ligne grande vitesse Le Mans-Rennes, Bretagne-Pays-de-la-Loire, en cours de réalisation, et qui sera mis en service donc, en 2017.

Ce projet, et c'est important, s'inscrit sur le territoire, à 4 échelles de déplacement. Il vise bien sûr à améliorer les liaisons vers Paris, l'Europe, mais aussi les liaisons internes au territoire. Nous sommes aujourd'hui à Lorient, les liaisons, et nous le verrons, entre Lorient-Rennes, Lorient-Nantes, par exemple, seront améliorées. Vers les régions limitrophes également.

Le quatrième enjeu de déplacement concerne les transports du quotidien en périurbain, autour de Nantes et autour de Rennes. Le quatrième message que nous souhaitons, en préambule, vous adresser, est bien sûr l'échéance de 2030. Stéphane LEPRINCE l'a dit, 2030, pour nous, c'est demain. Il s'agit d'un délai tout à fait classique pour ce type de grand projet. Nous avons néanmoins aujourd'hui l'occasion, à ce stade amont d'études, d'en parler à ce stade très sereinement, pour l'améliorer et l'affiner.

Mais pourquoi ce projet ? Quelles sont les motivations de ce projet ? Rappelons-les : le projet est tiré par les enjeux du territoire, et à 3 titres. Le premier point concerne la démographie : Bretagne et Pays de la Loire sont des territoires extrêmement dynamiques au niveau démographique. En 2040, à l'échelle de 2040, la démographie sera 2 fois plus importante en termes de dynamisme qu'à l'échelle nationale. Nous avons un enjeu de maintien de l'attractivité économique. Cela a été dit, compte tenu du caractère relativement excentré du territoire à l'échelle européenne, les transports sont un enjeu important. Enfin, il s'agit aussi d'assurer une cohésion des territoires, renforcer les coopérations entre les réseaux, dans le réseau inter villes du territoire.

Tout ceci a une implication mécanique directe sur les transports, et le ferroviaire en particulier. Il y aura, mécaniquement, logiquement, plus de déplacements en 2030, 2040. Ceci au niveau du transport de voyageurs, et des transports de marchandises. Il conviendra donc nécessairement d'améliorer la performance des transports, et ceci, sur 2 leviers, 2 paramètres sur lesquels je me permets d'insister parce que nous les retrouverons tout au long de cet exposé : la capacité, le nombre de trains possibles, la fréquence possible entre 2 points, en heure de pointe, par exemple. Et les temps de parcours vers Paris, mais aussi à l'intérieur des territoires, par exemple. Ces 2 paramètres sont les 2 paramètres que nous verrons tout au long de cet exposé pour décrire le projet.

Or, nous savons aujourd'hui que le réseau actuel en 2030 ne sera pas capable, ne sera pas en mesure de répondre aux enjeux à cet horizon de temps. C'est pourquoi, forts de ce constat largement partagé, les partenaires ont fixé des objectifs au projet. Ces partenaires, rappelons-les : il s'agit de l'État, des 2 régions Bretagne et Pays de la Loire, des 4 départements bretons, du département de Loire-Atlantique, des 3 métropoles Brest, Rennes, Nantes, et bien sûr, Réseau

Ferré de France. Ces partenaires ont fixé, au travers de multiples réunions depuis 2010, construites autour de comités de pilotage, de comités techniques, 5 objectifs : d'améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne, mettre Brest et Quimper à 3 heures de Paris, ce qui revient pour le projet à gagner 10 minutes ; à renforcer le réseau inter villes et l'irrigation des territoires, nous l'avons vu précédemment, il s'agit d'un projet de territoires pour chacune des villes ; de rapprocher les capitales régionales Nantes et Rennes, plus de fréquences possibles, un gain de temps également ; il s'agit de desservir le futur aéroport du Grand Ouest, ceci pour l'ensemble des utilisateurs des 2 régions ; et enfin, de dégager des possibilités d'évolution à long terme, notamment en termes de capacité, au profit des trains de voyageurs, et également des trains de fret.

Sur la base de ces objectifs, Réseau Ferré de France a analysé les capacités du réseau et a pu dégager, donc, les améliorations nécessaires pour la tenue de ces objectifs. Nous n'attendons pas 2030, bien entendu. Stéphane LEPRINCE l'a rappelé, des améliorations sont d'ores et déjà engagées, au travers, bien entendu, de la LGV Bretagne-Pays-de-la-Loire, avec un gain de 37 minutes pour toute la Bretagne entre Le Mans et Rennes, et des améliorations sur le réseau existant en cours. Nous avons cité Rennes-Redon en cours, Plouaret-Lannion, Carhaix-Guingamp, par exemple, les études sur Brest-Quimper. Nous travaillons actuellement activement avec les partenaires sur le réseau classique. Au-delà, Réseau Ferré de France engage un grand plan de modernisation du réseau, à l'échelle nationale. C'est la priorité de Réseau Ferré de France pour les prochaines années. Une déclinaison est en cours au niveau régional. L'objectif : améliorer la fiabilité du réseau, améliorer la régularité, ceci au profit des trains du quotidien.

Ces actions ne suffiront pas, nous l'avons vu, à l'échelle 2030, pour répondre aux objectifs, néanmoins, des partenaires. Et pour illustrer les limites : les limites du réseau actuel à 2030 seront de 2 ordres. Nous avons vu les 2 paramètres : temps de parcours, capacité. En termes de temps de parcours, des exemples sont donnés ici : des limites entre Paris-Brest, Paris-Quimper, entre Nantes et Rennes. On ne pourra pas améliorer les temps de parcours sans LNOBPL. Et également en termes de capacité : figure ici un exemple entre Rennes-Lamballe et Rennes-Redon, qui sont des goulots d'étranglement en termes de capacité, et qui handicapent l'ensemble des axes Rennes-Brest, Rennes-Quimper, et Rennes-Nantes.

Voilà les éléments généraux sur les limites, et je vous propose à présent, Benoît va nous présenter les propositions d'aménagement.

#### **Benoît FORMSTECHE, RFF**

Donc, bonsoir. Maintenant je vais vous présenter, donc, les scénarios qui sont soumis au débat ce soir. Donc, pour répondre aux objectifs qu'a rappelés Arnaud tout à l'heure, 3 familles de scénarios vous sont présentées.

Quelques principes avant de vous détailler les scénarios un peu plus finement, dans l'élaboration de ces scénarios. Des grands principes : répondre, premièrement, aux objectifs, c'est-à-dire que tous les scénarios répondent aux 5 objectifs qui vous ont été présentés auparavant. Deuxième grand principe qu'avait déjà annoncé Arnaud : s'appuyer au maximum sur l'existant, donc c'est trouver des solutions qui maximisent les efforts qui ont pu être faits sur le réseau existant. On peut citer notamment sur les axes Rennes-Brest, Rennes-Quimper, les relèvements de vitesse qui ont été opérés dernièrement. Un exemple concret, à côté d'ici, c'est le relèvement de vitesse entre Auray et Hennebont, par exemple. S'appuyer aussi sur les gares, bien évidemment. La caractéristique assez importante de l'ouest, c'est d'avoir un tissu de gares, notamment TGV, très fourni. Donc, on trouve les solutions qui desservent au mieux et permettent de desservir au mieux ces gares. Troisième grand principe : optimiser les coûts, en recherchant des solutions communes, c'est-à-dire des barreaux, des troncs communs, physiquement, entre les branches, entre Rennes-Brest, Rennes-Quimper, par exemple, ou entre Rennes-Quimper, Rennes-Nantes. Mais également rechercher des solutions optimum pour l'investissement, en termes d'investissement public, c'est-à-dire retrouver des aménagements plutôt sur des tronçons les plus fréquentés, qui bénéficient au plus grand nombre. Et enfin, prendre en compte les enjeux environnementaux dès le début, dès la conception des scénarios, en essayant d'éviter les principaux enjeux dès la conception.

Autre point qu'il nous semble important d'annoncer avant de vous présenter les scénarios : ce projet concerne potentiellement, donc, 18 millions de voyageurs par an à l'horizon 2030, et 2 millions de voyageurs seraient apportés directement par le projet. À titre de comparaison, la LGV Bretagne-Pays-de-la-Loire permet également un saut de 2 millions de voyageurs à l'horizon de sa mise en service en 2017. C'est pour un peu mesurer les effets relatifs.

Donc, premier scénario qui vous est présenté ce soir, c'est le scénario qu'on appelle « mauve », d'amélioration, d'aménagement au plus proche de l'existant. Donc, le petit schéma qui vous est présenté, là, à l'écran, vous détaille le principe de construction. Donc, on essaye de relever la vitesse de la ligne existante jusqu'à 220 km/h, dans le prolongement de tout ce qui a pu être fait. Et donc on voit les petits aménagements rouges, qui sont donc des ripages de courbes, ou des créations de petites sections de lignes nouvelles. Donc, c'est en réalité un aménagement qui se passe quasiment systématiquement en dehors des emprises ferroviaires. Donc, c'est au-delà des améliorations qu'on a pu faire, par exemple, entre Auray et Hennebont, on était resté dans les emprises, là ce ne sont que des aménagements où on sort des emprises, on ripe des courbes de plusieurs mètres, voire 100 mètres à certains endroits, pour rectifier la ligne au maximum. Donc, comment cela se décline sur le territoire ? Le scénario mauve, on a recherché principalement des aménagements sur la branche nord entre Rennes et Lamballe, où on peut gagner de l'ordre de 7 à 8 minutes, et après, un autre aménagement possible entre Morlaix et Plouaret, où on a une configuration assez particulière, avec la ligne qui fait un « puits de vitesse » on appelle cela, donc au niveau du Ponthou. Sur la branche sud, entre, donc on a un aménagement commun entre Rennes et Redon qui bénéficie à Quimper, la branche vers Quimper, et à la branche vers Nantes. Et après, donc dans la continuité en fait des aménagements de Rennes-Quimper, notamment, qui ont été faits, où beaucoup de choses ont été faites, entre Redon et Vannes, ou par exemple entre Auray et Hennebont, on a proposé des aménagements plutôt au bout de la ligne, donc entre Quimperlé et Quimper, pour tenir les objectifs. Vers le sud, donc entre Redon et Nantes, on a donc la modernisation également du réseau existant, de la ligne existante, et un décroché qui dessert l'aéroport pour répondre à l'objectif de desserte de l'aéroport.

Donc, vous voyez qu'au total, c'est quand même 250 kilomètres de lignes traités et aménagés sur l'ensemble du périmètre, pour un coût, donc, de 4,2 milliards d'euros.

Le deuxième scénario qui vous est proposé, donc qu'on appelle le scénario « bleu », repose sur un autre principe de construction. Donc, là, c'est la recherche de sections de lignes nouvelles. Donc, vous voyez le petit schéma, en rouge, avec la ligne nouvelle, qui, elle, relie au plus direct, on va dire, 2 gares principales, gares TGV, donc en fonctionnement en doublé de ligne par rapport à la ligne existante. Donc, on se retrouve avec 2 lignes entre les gares. Donc, là, les vitesses permises sont de l'ordre de 220 jusqu'à 320 km/h, le maximum qu'on puisse faire, par exemple comme entre Le Mans et Rennes, où la ligne est à 320 km/h. Et donc, sur le territoire, cela se présente de la manière suivante. La recherche, donc, d'une section de ligne nouvelle toujours entre Rennes et Lamballe, qui permet de répondre aux objectifs de gain de temps sur la branche nord. Et ensuite, 2 options qu'il nous semble intéressant de présenter : l'option Nord-Vilaine, parce qu'elle se connecte à Redon par le nord vis-à-vis de la Vilaine, et l'option Sud-Vilaine. Donc, c'est le principe de construction donc d'un barreau commun entre Rennes et Redon. Et donc, on voit que les 2 options, il nous semble intéressant de vous les présenter parce qu'elles sont assez différenciantes du point de vue de l'environnement : c'est-à-dire que le franchissement de la Vilaine – enfin, la vallée de la Vilaine est, en soi, une zone majeure du point de vue de l'environnement, et donc l'option Nord-Vilaine telle qu'elle était présentée avant, donc là en bleu ciel, franchit la Vilaine en sortie de Rennes et la franchit au niveau de Redon, tandis que l'option sud ne franchit pas la Vilaine, mais franchit des affluents comme le Don, qui vient de Guéméné, et donc qui est aussi une zone importante du point de vue de l'environnement.

Donc, au total, c'est bien 2 options, donc soit l'une, soit l'autre, pour un coût total de 3,1 milliards pour l'option Nord-Vilaine, ou 3,65 milliards pour le Sud-Vilaine. Donc, on voit, avec des linéaires d'aménagement un peu moins importants que dans le cas du scénario mauve, puisqu'on est de l'ordre de 165 à 185 kilomètres.

Dernière famille d'aménagements, donc c'est le scénario dit « vert » : toujours le même principe de construction de recherche de la ligne nouvelle. Donc, je passe à l'insertion dans le territoire. Donc là, le principe constructif est différent : c'est qu'on a recherché un barreau commun entre Rennes-Brest et Rennes-Quimper, donc en sortie de Rennes, se branchant sur la ligne de Brest directement. Et donc, on a un tronc commun qui file vers le centre de la Bretagne et après se divise en deux : une branche vers Saint-Brieuc, et une branche vers Vannes. Mais comme il faut également aux objectifs d'amélioration de Rennes-Nantes et de desserte de l'aéroport, et d'amélioration aussi de Nantes-Quimper, on retrouve également les options Nord et Sud-Vilaine, telles que présentées dans le scénario bleu.

Donc, au total, vous voyez sur le côté droit de la diapositive, on se retrouve avec 250 kilomètres d'aménagement pour l'option Nord-Vilaine, ou 270 kilomètres d'aménagement pour l'option Sud-Vilaine, et des coûts un peu plus importants, donc de 5 à 5,5 milliards d'euros.



## LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Alors, deuxième point de l'exposé maintenant, c'est les effets de ces 3 scénarios, de ces 3 familles de scénarios sur les 2 leviers qu'a présentés tout à l'heure Arnaud dans sa présentation : les gains de capacité, et ensuite les gains de temps.

Alors, les gains de capacité donc, c'est le nombre de trains qu'on peut faire circuler. Le petit schéma, là, qui vous est présenté, vous montre de manière donc schématique, au niveau de la gare de Rennes, le nombre de trains qu'on peut faire circuler sur chaque branche, par heure et par sens, donc, au maximum. Donc, si on prend l'exemple, on va dire de la branche vers le sud, donc c'est-à-dire vers Messac, Guipry, direction Redon, et donc après, Quimper ou Nantes, on voit que le maximum en 2030, c'est la colonne de gauche, c'est 7 trains, tel qu'avait annoncé tout à l'heure Arnaud. Alors, la colonne de droite vous montre les apports du projet : donc, en rouge, on pourrait rajouter un train, un sillon supplémentaire en heure de pointe à l'horizon 2030. Et après – donc, c'est le +1 – et après, en orange, on vous indique ce qu'on pourrait ajouter encore si on faisait des aménagements complémentaires qui ne sont pas dans le projet, mais qui consistent à créer des voies supplémentaires et un quai supplémentaire en gare de Rennes, et traiter la sortie juste de la gare de Rennes sur un tronçon commun de 2 à 3 kilomètres. Donc, si on améliore la capacité, le nombre de voies sur cette sortie. Donc, ces aménagements, de l'ordre de 200 millions d'euros pour faire un peu schématique, couplés au projet LNOBPL, permettent de rajouter encore 2 trains supplémentaires. Deux trains supplémentaires qui peuvent bénéficier au fret, qui peuvent bénéficier au transport périurbain, par exemple de Rennes, ou à des missions plus long parcours. Voilà, c'est assez ouvert.

Donc, il faut bien voir que le projet LNOBPL plus ces aménagements complémentaires permettent d'ajouter 3 trains par heure et par sens, donc si vous répétez cela toute la journée, cela peut représenter mécaniquement plus de 10 trains, voire plusieurs dizaines de trains si la demande est activée. Et donc, voilà, ce sont les apports en termes de capacité et d'évolutivité du réseau.

Sur le graphique plus bas, on retrouve le même principe, donc sur la gare de Nantes, je ne vais pas m'étendre plus longtemps que cela, où on voit qu'on a également des gains sur la branche vers Redon et Savenay.

Donc, deuxième levier pour mesurer l'efficacité de ces scénarios : les gains de temps. Donc, la carte vous représente, là, les grands axes traités. Donc, par scénario, on voit que sur la liaison Rennes-Brest et la liaison Rennes-Quimper, les scénarios mauve et bleu permettent de gagner 10 à 11 minutes, ils sont sensiblement aussi performants. Et donc, avec des gains de temps de 10 à 11 minutes. Pour le scénario vert, on voit que les gains de temps sont un peu plus significatifs, notamment pour la branche nord où on gagne un quart d'heure au lieu de 11 à 10 minutes, et encore plus significatifs pour la branche sud, donc avec le barreau commun qui venait se connecter juste avant Vannes, on voit qu'on gagne 23 minutes. 23 minutes pour toutes les gares à l'ouest de Vannes, donc sur Rennes-Lorient, ou Paris-Lorient. Donc, un saut de performance assez significatif.

Sur les autres liaisons, Nantes-Quimper, des gains de temps de 6 à 7 minutes, homogènes quel que soit le scénario. Et enfin, sur la liaison Nantes-Rennes, un scénario mauve qui ne permet de gagner que 7 minutes en desservant toutefois l'aéroport, et des gains de temps de 25 minutes en moyenne pour les scénarios bleu et vert. Donc, 25 minutes dans l'hypothèse d'un service opéré à 250 km/h, c'est ce qui figure à gauche, et après, on a fait figurer en gris le gain de temps si on imagine un service à 220 km/h, ce serait de 20 minutes, et jusqu'à 320 km/h, quasiment 30 minutes de gain de temps.

Donc, pour aller au-delà de ces gains de temps, le projet dans ses solutions de base, il a été étudié également des ajouts, ce qu'on a appelé des « ajouts possibles ». Alors, ils sont de plusieurs types : sur la carte vous sont représentées, en surimpression, les 3 familles de scénarios. Le mauve, vert. Et donc, les ajouts sont les petits figurés orange. Donc, ils s'inscrivent donc, c'est pour aller au-delà, pour gagner encore du temps pour desservir la pointe finistérienne, notamment. Donc, 2 types d'aménagement : soit des prolongements qui contournent Lamballe ou contournent Redon, qui viennent se connecter sur les scénarios bleu notamment, et mauve, potentiellement, donc qui font gagner 5 minutes, ou des sections de lignes nouvelles en extrémité ouest, donc entre Morlaix et Landerneau, et entre Quimperlé et Quimper.

Donc, chaque aménagement coûte 500 millions, pris individuellement, et fait gagner, chacun, 5 minutes. Voilà, donc cela, ce sont des éléments à ajouter au coût du projet, puisqu'ils ne sont pas dans les familles de base. Les petites pastilles vous montrent dans quels cas ils s'appliquent particulièrement bien sur les scénarios.

## LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Enfin, maintenant, toujours sur les mêmes 2 leviers, il nous semblait intéressant de vous présenter quelques chiffres – alors, c'est un petit peu détaillé, mais on pourra y revenir dans le temps des questions-réponses si vous le souhaitez. Concrètement, ce que cela apporte en temps de parcours et en termes de capacité, mais plutôt en temps de parcours, pour les principales ou quelques relations au départ de Lorient.

Donc, on voit que ce qu'il peut être intéressant de noter, c'est qu'il n'y a que le scénario mauve, par exemple, qui fait gagner du temps sur la liaison vers Quimper. Comme vous l'avez vu, dans sa solution de base, en fait, il y a un aménagement entre Quimper et Lorient, donc on voit qu'on pourrait gagner 5 minutes entre – c'est la première ligne – entre le projet sans LNOBPL, enfin la liaison sans LNOBPL et le scénario mauve. Autre relation qu'il peut être intéressant de noter, c'est la liaison par exemple avec Rennes : là, on voit que le meilleur temps possible entre Rennes et Lorient est de 1 h 21 sans le projet, on voit que le scénario mauve ne fait gagner que 5 minutes, mais que le scénario bleu peut faire gagner 11 minutes, et le scénario vert donc, voilà les 23 minutes qui permettent de passer à moins d'une heure sur du Rennes-Quimper, dans l'hypothèse d'un service sans arrêt et en TGV.

Autre relation qu'il peut être intéressant de noter, c'est la dernière ligne, dans une logique d'accès au futur aéroport du Grand Ouest, on se rend compte que quel que soit le scénario, bleu, mauve ou vert, on se retrouve avec des temps de parcours relativement compétitifs pour accéder à la plateforme, donc 1 h 12, voire quasiment donc 1 h 06, pour accéder donc à l'aéroport en train.

Voilà les principaux éléments qu'on pouvait dire sur le temps de parcours. Enfin, dernière diapositive avant la conclusion, c'est vous présenter, au niveau du territoire lorientais, plutôt entre Lorient et Quimper, l'insertion des scénarios et des solutions techniques pour l'instant proposées. Donc, comme je le disais auparavant, il n'y a aucun scénario qui prévoit d'aménagement entre Lorient et Vannes. Voilà, on restera toujours sur la section de ligne existante. Et donc là, suivant les scénarios, on a des aménagements entre Lorient et Quimper. Donc, en hachuré, vous est figurée la solution du scénario mauve, avec donc une rectification et une modernisation de la ligne entre Quimperlé et Quimper. Et après, vous sont présentées les 2 options possibles, donc voilà, qui passe soit au nord en contournant Quimperlé, soit au sud en contournant Rosporden, les 2 ajouts, enfin les 2 solutions techniques possibles qu'on a identifiées à ce stade pour l'ajout au sud du Finistère, pour gagner 5 minutes pour 500 millions d'euros, tel que présenté tout à l'heure.

Voilà, donc je repasse la parole à Arnaud pour la conclusion.

### **Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL - RFF**

Nous vous avons présenté ici donc les, rapidement, le plus rapidement possible, les éléments structurants du projet. Cela a été dit, vous disposez de l'ensemble de la documentation papier ou sur le site internet, et en particulier les études, détaillées, donc sur le site.

En ce qui concerne, donc nous attendons du débat public plusieurs choses. Tout d'abord, de partager avec vous les objectifs du projet. Ces objectifs sur ces deux paramètres que sont la capacité, le nombre de trains possibles, et puis les gains de temps. Recueillir votre avis sur l'opportunité : dans quelle mesure ces propositions répondent-elles correctement aux objectifs ? Et bien entendu, pouvoir avec vous enrichir, améliorer, le projet, à plusieurs titres : nous avons vu, Benoît nous l'a dit, que les vitesses étaient un paramètre sur lequel nous pouvions jouer – entre 220, 320 km/h, peut-être des vitesses encore intermédiaires. Il s'agit aussi d'ajouts possibles pour améliorer encore les gains de temps, ou d'autres aménagements envisageables pour améliorer encore les gains de capacité. Nous avons aussi, bien entendu, à voir avec vous les problématiques d'insertion aux niveaux agricole, foncier, environnemental, et nous le répétons, bien entendu, à un stade très en amont du projet.

Merci de votre attention.

### **Alain RADUREAU, membre de la CPDP**

Je vais vous donner la parole maintenant. Mais – diapo, merci – le slogan de la commission nationale du débat public, c'est vous donner la parole et la faire entendre. Alors, vous la donner, c'est facile, la faire entendre, c'est un peu plus compliqué. Pour qu'on y arrive, je vais vous demander de respecter un certain nombre de règles qui, même si elles nuisent un peu à la spontanéité du débat, sont absolument nécessaires pour que nous puissions enregistrer ce que vous direz et le restituer d'une autre façon.

## LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Alors, la première règle, c'est que quand vous voulez la parole, vous levez la main. Vous attendez, pour prendre la parole, que je vous l'aie donnée, et qu'on vous ait donné un micro. Si possible, vous vous levez, comme cela on vous voit, c'est un peu plus facile. Vous nous indiquez votre nom. On est dans un débat public, on peut se présenter. Vous parlez dans le micro, et on limite un petit peu le temps. Alors, dans un premier temps, je vais vous demander de poser des questions en réservant pour l'instant les questions et les prises de position sur le problème du service ferroviaire pour tout à l'heure, donc des questions plus générales sur le projet. Donc, je vais vous demander de poser des questions. À chaque question, on essaiera d'obtenir une réponse, et je vous demande d'essayer de tenir dans la minute pour les questions. Après, je vous donnerai un tout petit peu plus de temps.

Alors, qui souhaite poser une question ?

Ne vous précipitez pas. Voilà.

**Yves ROBIN, particulier**

Je suis Yves ROBIN, et là aujourd'hui, je suis plus en tant que citoyen-usager que je me présente. Donc, la question, je ne sais pas si elle a déjà été posée : combien coûtent cette enquête et toutes les études qui y sont associées ? Voilà ma question, si elle n'a pas déjà été posée.

**Olivier GUÉRIN, président de la CPDP**

Pour ce projet, il y a plusieurs éléments qui sont à prendre en compte si vous voulez. Il y a, d'une part le budget de la commission particulière du débat public, donc qui organise le débat public, qui organise ces réunions. Bon, ce sont des salles, un dispositif qui est à mettre en place. Certaines réunions sont retransmises par internet en direct. Il y a d'autre part une campagne de communication pour faire connaître ce projet, et je crois qu'il a besoin d'être connu, parce qu'il n'est pas encore très connu en Bretagne ni en Pays de la Loire. Et il y a également un secrétariat général, un secrétariat administratif qui organise la tenue du débat. Sachant encore une fois que le débat, il est sur 4 mois, mais la préparation du débat a commencé dès le mois de mars 2014, et après le débat, il y a encore ce temps de 2 mois de rédaction du compte-rendu. Donc, c'est en gros une année d'activité. Nous ne sommes pas – ce qu'il faut indiquer, c'est que les membres de la commission particulière du débat public sont indemnisés par la commission nationale, et le reste du débat est pris en charge par Réseau Ferré de France, qui vous indiquera les clefs de répartition des différents acteurs de ce projet.

Il faut compter, pour un débat comme le nôtre, environ 1,500 million d'euros, sauf erreur de ma part, sur l'organisation du débat, qui est une somme similaire aux débats qui se sont faits il y a – en gros, actuellement c'est un peu moins, mais il y avait habituellement une dizaine de débats par an. Certains sont très étendus, vous en avez peut-être entendu parler, comme les nanotechnologies, d'autres sont des débats plus restreints – il y a eu à Saint-Nazaire, un débat sur un projet d'éolienne, qui était plus circonscrit et donc dont le coût était moins important.

Cela, pour la commission particulière, l'organisation du débat et la commission particulière du débat public. Je vais laisser la parole à Réseau Ferré de France, puisque votre question portait de façon un peu plus large, si j'ai bien compris, sur les études pour la réalisation du projet, donc pas seulement pour le débat, les études de préparation du projet, et donc, Arnaud GODART ou Benoît FORMSTECHE, peut-être Stéphane LEPRINCE, vont donner des précisions à ce sujet.

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

Il faut bien préciser que ce projet est donc porté par l'ensemble des partenaires, que je rappelle : donc, les 2 régions Bretagne, Pays de la Loire, l'État, les 4 départements bretons, Loire-Atlantique, il s'agit aussi des 3 métropoles Brest, Rennes, et Nantes, RFF bien entendu. Pour les études, le budget des études qui a démarré depuis de nombreuses années, on l'a dit, 2010, c'est 3,6 millions d'euros d'études.

**Michel BARAER, particulier**

Je m'appelle Michel BARAER, je suis un usager fréquent de Lorient vers Rennes et vers Paris. Et, avant de me déterminer sur les projets un peu à long terme, j'ai déjà du mal à évaluer le gain de temps qui va être produit par l'arrivée de la LGV, puisque tout à l'heure on a entendu Monsieur le Maire adjoint nous parler de 2 h 40. À ma connaissance, les trains les plus rapides pour le moment mettent 3 h 40 pour faire Lorient-Paris. J'ai vu tout à l'heure dans le document que

## LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

dans l'état actuel des choses, ce serait 2 h 51, et je lis que pour le moment, la ligne à grande vitesse va faire gagner 37 minutes entre Paris et Rennes, plus ensuite on parle de 8 minutes entre Rennes et Lorient. Donc, j'ai un peu de mal à... parce qu'il y a quand même un battement d'une vingtaine de minutes. Or, on voit que la minute coûte cher, donc ce serait intéressant d'avoir des précisions là-dessus.

**Alain RADUREAU, membre de la CPDP**

Avant de donner la parole à RFF, je voudrais souligner que c'est une des grosses difficultés pour tout le monde, ces étapes successives du projet, puisqu'effectivement, on discute d'un projet dont l'état initial est la situation en 2017, situation en 2017 que nous ne connaissons pas encore dans le détail et que nous n'avons pas encore vécue. Donc, on a tous un peu de mal avec cela, donc merci de nous éclairer de façon aussi précise que possible en tout cas sur l'exemple de Lorient.

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

Oui, je pense que c'est important, en effet. La difficulté de ce projet, c'est qu'il se situe à un relativement long terme, le ferroviaire et grâce aux partenaires relativement actifs en termes de projet, et nous avons un temps extrêmement important, un jalon important qui est 2017. Nous avons le plaisir d'accueillir ici le directeur de projet du projet 2017 à l'échelle nationale – je propose, Serge, que tu puisses peut-être intervenir pour expliquer un petit peu la déclinaison de ce projet et les bénéfices pour Lorient.

**Serge MICHEL, directeur du projet Atlantique 2017 - RFF**

Bonsoir, merci. Je ne vous donnerai pas d'éléments précis sur le temps de parcours Paris-Lorient. Ces temps de parcours, ils seront en fonction des politiques d'arrêt sur les trains qui desserviront Lorient. Tout ceci est en construction, 2017, c'est dans 3 ans. Bien sûr, nous préparons le service qui accompagnera la ligne nouvelle Bretagne-Pays-de-la-Loire, mais également la ligne nouvelle Sud-Europe-Atlantique, qui, de Tours à Bordeaux, est en construction actuellement et sera mise en service en même temps que la ligne Bretagne-Pays-de-la-Loire.

Donc, le projet Atlantique 2017 qu'évoquait Arnaud GODART est un projet de services autour de ces deux lignes, qui vont modifier l'organisation et le fonctionnement du réseau sur à peu près un tiers du territoire national, et un tiers du réseau. Et donc, les services qui seront apportés par ces lignes et autour de ces lignes sont actuellement en construction. En construction bien sûr avec les autorités organisatrices, au premier rang desquelles, les régions. En construction également avec le transporteur, qui, pour les missions TGV ou pour les missions inter cités ou pour les missions TER, doit construire avec les autorités organisatrices la matrice de fonctionnement du réseau, avec l'ensemble des trains qui, donc, en 2017, mi-2017, seront mis en place.

Alors, ce que je peux vous dire, c'est que concernant Lorient et toutes les villes situées à l'ouest de Rennes, le principe qui est retenu dans la construction horaire que nous avons commencée, est un principe de trains rapides jusqu'à Rennes, entre Paris et Rennes, donc sans arrêt intermédiaire au Mans ou à Laval ou à Vitray, pour que les villes qui sont situées à l'ouest de Rennes, et donc les voyageurs qui ont les plus longs temps de parcours à effectuer, bénéficient au maximum du gain de temps apporté par la ligne à grande vitesse – les 37 minutes que vous évoquiez il y a quelques instants. Et donc, les trains qui iront au-delà de Rennes seront directs de Paris à Rennes, pour desservir Redon, Vannes, Lorient, Quimper, pour ne citer que quelques villes de la branche sud qui vous intéresse plus particulièrement.

Alors, qu'est-ce que cela donne précisément pour Lorient ? En moyenne, en meilleur temps, tout ceci est à affiner, mais les temps de parcours ont dû vous être donnés – excusez-moi, je suis arrivé en retard, mais les temps de parcours ont dû vous être donnés dans la présentation, et ils sont cohérents avec ce principe de trains directs de Paris à Rennes, et qui ensuite ont le meilleur de temps de parcours en fonction des arrêts intermédiaires qu'ils auront à réaliser.

**Benoît FORMSTECHE, RFF**

Oui, juste pour compléter la réponse de Serge MICHEL, si on revient sur la diapositive avec les temps de parcours, voilà, qui est indiquée : donc, effectivement, nous, on se, quand on dit « sans LNOBPL », donc on est à l'horizon 2030, donc on indique un temps de parcours de 2 h 51. Donc, on est dans des hypothèses qui sont donc avec le LGV réalisée, où on gagne donc les 37 minutes, mais après on est sur l'hypothèse d'un TGV qui roule à 320 km/h, ce qui n'est pas le cas des TGV actuels, qui roulent à 300 km/h, donc on, là c'est 37 minutes, c'est plutôt 40 minutes. Après, il y a tous les

## LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

aménagement sur le réseau classique déjà évoqués, donc relèvement de vitesse sur les axes Rennes-Brest, Rennes-Quimper, qui font gagner encore quelques minutes complémentaires.

Donc, nous, voilà, les études techniques qu'on a réalisées, on s'est mis dans ces hypothèses-là où tout est réalisé, avec le matériel roulant le plus performant, qui sera vraisemblablement la norme en 2030 – les rames Atlantique seront renouvelées avant, logiquement. Enfin, a priori. Donc, ce sont des hypothèses réalistes de TGV qui ne s'arrêtent pas donc entre Paris et Rennes, et sont, là, pour 2 h 51, c'est le Paris – je crois que c'était le TGV Paris-Vannes-Auray-Lorient, donc le plus performant.

Donc, voilà, c'est – et en plus, ce qu'on peut peut-être ajouter sur les temps de parcours actuels, c'est que, comme vous avez pu le noter, c'est qu'il y a beaucoup de travaux sur le réseau entre Rennes et Redon, la LGV entre Le Mans et Rennes est également en construction et peut causer des temps de parcours, enfin voilà, des minutes supplémentaires liées aux travaux des jonctions notamment, pendant toute la phase du chantier. Donc, c'est vrai que les temps de parcours actuels ne sont peut-être pas révélateurs de ce que peut faire au mieux le réseau.

**Alain RADUREAU, membre de la CPDP**

Comme quoi, l'évaluation de vos temps de trajets jusqu'à Paris pour 2030 n'est pas ni bien établie, ni si facile que cela.

Monsieur, là-haut, demandait la parole depuis un moment.

**Patrice BOUDET, particulier**

Oui, bonsoir. Patrice BOUDET. Donc, je suis un usager comme tout le monde, un citoyen également. À côté de cela, je suis aussi membre du conseil économique et social régional, mais je ne suis pas là à ce titre. Par contre, je pourrai témoigner effectivement d'une réunion qui s'est tenue hier et qui a parlé, et qui a produit un cahier d'acteurs qui a été voté à l'unanimité. Si cela intéresse effectivement le débat de ce soir, je pourrais en donner quelques lignes.

Ceci étant, moi, ma propre analyse, mon propre propos, c'était de dire : autant on peut partager des objectifs qui étaient fixés sur les 3 que vous avez donnés au départ, et plus singulièrement, sur la cohésion territoriale. Moi, je m'étonne que dans les 3 scénarios qui sont proposés, la liaison ou les liaisons nord-sud de la Bretagne ne sont pas prises en compte, hormis effectivement dans le scénario vert, autant que je m'en souviens, qui va alimenter Saint-Brieuc et Vannes. Mais, quand on parle d'améliorer le réseau existant pour que tout le monde bénéficie de la grande vitesse, et donc du gain de temps, et donc du rapprochement, etc., je me dis que peut-être que là, il manque un maillon quelque part. Un maillon, c'est-à-dire un scénario qui pourrait être d'ailleurs alternatif, mais je ne sais pas si c'est possible dans le cadre de ce débat, mais je pense en particulier à Brest-Quimper, à la liaison aussi nord-sud autour des Côtes-d'Armor entre Saint-Brieuc, Vannes-Lorient, mais Saint-Brieuc-Lorient, où il existe, ou Saint-Brieuc-Auray, où il existe encore des infrastructures ferroviaires, je pense que cela pourrait peut-être être une des propositions qui, si elles sont acceptées à être mises en débat, à travailler.

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

Tout d'abord, merci pour cet avis. Je pense important de rappeler que le projet liaison nouvelle Ouest-Bretagne-Pays-de-la-Loire qui nous réunit ce soir ne résume pas l'action ferroviaire en cours. Et effectivement, RFF avec ses partenaires et la région notamment, active des projets, des réflexions, des études, dans la perspective de travaux, notamment sur certaines des liaisons que vous citez.

Alors, on peut citer quelques exemples, puisque Brest-Quimper fait actuellement l'objet – Gérard LAHELLEC pourrait le dire mieux que moi – actuellement, d'études pour être inscrit, nous le souhaitons, dans le prochain contrat de projets, contrat de plans, plus exactement, Etat-Région. Et effectivement, à ce jour, dans l'immédiat, nous avons des travaux sur Guingamp-Carhaix. Nous avons une maîtrise foncière sur d'autres lignes, qui nous permettent à terme, quand, sans doute de façon plus prospective, les besoins se concrétiseront, pour déployer d'autres projets encore.

Voilà, donc, le projet que nous présentons ici n'est pas exclusif d'autres projets menés au quotidien sur le réseau existant.



**Killian GASTINGER, particulier**

Oui, bonjour, bonsoir. GASTINGER, je suis usager de la SNCF, et je suis aussi un citoyen breton. Ma question s'adresse surtout à la région de Bretagne, grand financeur du projet : peut-on, à l'heure actuelle, encore aujourd'hui, se permettre de dépenser plusieurs milliards pour quelques minutes vers Paris ? Ne ferait-on pas mieux, effectivement, de développer des projets plus transversaux, comme le précédent intervenant, qui sera plus à même de développer l'économie bretonne, la cohésion territoriale entre Brest et Quimper, entre Nantes et Rennes ? Je crois qu'il existe une ligne, d'ailleurs, entre Nantes et Rennes en passant par Châteaubriant, des choses comme cela qui seraient beaucoup plus profitables aux Bretons eux-mêmes sur leur territoire, plutôt que de nous asservir encore plus par rapport à Paris.

**Alain RADUREAU, membre de la CPDP**

Alors, je rappelle ce que j'ai dit tout à l'heure à propos de l'expertise complémentaire concernant les liaisons Nantes-Rennes : dans les hypothèses qui doivent être examinées dans le cadre de cette expertise complémentaire, effectivement à la demande d'un certain nombre de collectifs, d'associations et d'élus, l'utilisation de la ligne Nantes-Rennes par Châteaubriant sera analysée.

Je répète que nous aurons les résultats de cette expertise qui est en cours seulement à la fin du mois de novembre, et je vous invite à vous reporter au journal du débat numéro 1 pour avoir les dates. Je crois que c'est le 27 novembre, à Nantes, qu'une réunion sera consacrée à ces aspects.

Et je propose de donner la parole à monsieur LAHELLEC, peut-être, pour répondre, puisque la région est mise en cause directement.

**Gérard LAHELLEC, Vice-président en charge de la mobilité et des transports au Conseil Régional de Bretagne**

Oui, bonsoir. Tout d'abord, l'objectif poursuivi par le projet en cours, c'est-à-dire celui qui va être mis en service en 2017, je crois qu'on l'attend un peu tous, cela n'est pas de s'asservir à Paris. C'est, je dirais, de réaliser quelque chose dont l'ensemble du territoire breton a eu besoin depuis très longtemps. Cela date de la Seconde République, en tout cas de la courte Seconde République et du Second Empire, où un député breton, Glais-Bizoin, avait mené des combats très, très importants déjà à l'époque pour désenclaver le territoire breton. Et monsieur Thiers lui avait répondu : « mais qu'est-ce qu'ils veulent encore, ces Bretons ? Ils ont déjà le canal de Nantes à Brest. Ces ingénieurs des ponts et chaussées qui veulent se distraire en proposant des lignes ferroviaires, on n'a qu'à leur donner un chantier de 20 kilomètres à faire quelque part pour qu'ils nous fichent la paix ». Cela, c'est pour la petite anecdote.

Tout cela pour dire que la question du désenclavement n'est pas une question d'aujourd'hui. C'est une question qui date de longtemps, et le but, cela n'est pas de s'asservir à Paris ou d'aller à Paris. Le but, c'est de mettre le meilleur du projet au service de tout le monde. J'en dirai quelques mots tout à l'heure, donc je ne veux pas faire de redites, par conséquent, vous me permettez de développer un plus tout à l'heure cet aspect-là des choses, c'est-à-dire le service public au quotidien. C'est bien pour cela qu'on le fait.

Mais, lorsqu'on aura réalisé un certain nombre de choses, dans la perspective de 2017, nous serons loin d'avoir réalisé ce dont notre territoire a besoin. Rennes à 1 h 37 de Paris, c'est bien, cela rapproche tous les territoires de Bretagne de Paris, cela les rapproche entre eux parce qu'on augmente le nombre de circulations, j'en parlerai encore tout à l'heure. Mais dans le même temps, nous n'avons pas rapproché Nantes de Rennes, nous n'avons pas rapproché Quimper de Rennes et Quimper de Nantes, et nous n'avons pas rapproché Brest de Rennes. Donc, nonobstant tout ce qui est fait, il reste encore à faire – c'est bien cela l'objet.

Alors, un mot – on vous l'a présenté tout à l'heure : qu'il s'agisse du scénario bleu ou du scénario mauve, qui sont l'objet du débat, on se rend compte qu'en termes de coût, on est dans des coûts comparables à ce qui a été engagé par la LGV. Quand je dis des coûts « comparables », je ne dis pas des coûts identiques. Mais on gagne, évidemment, 45 minutes, parce qu'il faut voir qu'on gagne du temps entre Brest et Rennes, on gagne du temps entre Quimper et Rennes, on gagne du temps entre Quimper et Nantes, on gagne du temps entre Quimper et Rennes. Donc, quand on cumule les gains de temps, le nombre de trains qu'on peut faire circuler en plus, c'est ce qui explique le coût du projet. Mais le coût du projet ne consiste pas du tout à essayer d'aller beaucoup plus vite ou à ne faire que de la vitesse. C'est tellement vrai, d'ailleurs, que le projet qui vous est présenté ici n'est pas un projet de liaison à grande vitesse. C'est un projet de

# LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

modernisation des infrastructures consistant à faire rouler les trains plus vite, et à permettre à un plus grand nombre de trains de circuler. Tout simplement.

Et on en a besoin, parce que, je le dirai tout à l'heure : la croissance de la fréquentation du service public au quotidien fait qu'aujourd'hui, aux heures de pointe, nous ne sommes plus capables de faire circuler un train de plus.

## Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Monsieur le Vice-Président, vous pouvez peut-être donner quelques chiffres ? Vous avez parlé de la LGV Le Mans-Rennes, vous pouvez indiquer à quelle hauteur la région contribue ? Et ce que cela représente, dans le budget annuel ? Cela donnera un élément de comparaison, puisque vous dites que c'est à peu près les mêmes chiffres.

## Gérard LAHELLEC, Vice-président en charge de la mobilité et des transports au Conseil Régional de Bretagne

Les collectivités apportent à peu près un tiers du financement. Et la part essentielle des collectivités, c'est la région.

Donc, on peut considérer que la région apporte environ 860 millions d'euros, pour cofinancer un projet à 3,3 milliards. Voilà l'équation du financement de la liaison à grande vitesse, celle qui se mettra en service en 2017. Et il est prématuré de parler de notre part contributive au projet qui sera retenu un jour, mais disons qu'on est dans des échelles comparables.

## Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Pardon, donc 800 et quelques millions, cela représente, pour un budget annuel, à peu près de combien ? Et quelle part du budget...

## Gérard LAHELLEC, Vice-président en charge de la mobilité et des transports au Conseil Régional de Bretagne

Le budget de la région est à 1,2 milliard par an. Donc, la part contributive – bon, nous avons activé, je veux bien qu'on ait un vaste débat sur le sujet, nous avons activé la modulation de la TIPP pour participer au cofinancement de ce projet. Ce qui veut dire que nous sommes l'institution la plus grande financeuse du projet. Mais nous avons fait bénéficier les départements et les autres collectivités qui cofinancent de l'avantage qu'a consisté pour nous l'activation de cette TIPP. Autrement dit, cela a permis de réduire la facture des autres collectivités.

## Dominique FALQUERHO, particulier

Bonsoir, je m'appelle Dominique FALQUERHO, je suis acteur dans le tourisme sur le pays de Lorient, et usager quotidien, abonné au TER. Le pays de Lorient est un territoire, je crois, qui a mis en avant le développement solidaire, et pour un développement soutenable et solidaire et le respect de l'environnement. Je pense qu'il y a beaucoup de choses qui ont été faites dans ce sens. Nous-mêmes, acteurs du tourisme, on essaye d'utiliser au maximum les services publics. Aujourd'hui, on ne peut pas accéder à une capitale européenne en avion, puisque, si on part du principe que Roissy est un peu la porte des capitales européennes ou des grands pays, enfin des pays autour de l'Europe, on ne peut pas accéder avant 17 h, 18 h, en prenant un moyen de transport public à 6 h le matin, à une capitale où on a à peu près entre 1 h 30 et 2 h de vol, uniquement. Donc, on n'a pas de train qui nous permette d'aller à Roissy. Et moi qui fais voyager en majorité des seniors, on n'a pas d'accès, dans les trains, pour des gens qui ont des bagages, et les seniors ne peuvent pas accéder aux trains, puisque quand on prend un train à Lorient, les gens qui sont montés à Quimper ont utilisé les petits emplacements, et vous imaginez que pour des gens âgés, mettre des bagages de 15 jours au-dessus de leur tête dans les rangements, ce n'est pas possible.

Donc, privilégier le transport, oui, mais sous quelle forme, puisque là, on a des solutions de livrer des bagages 8 jours à l'avance – vous imaginez bien que ce n'est pas possible dans ces cas-là, et j'aimerais bien avoir des réponses là-dessus. C'est un petit peu plus sur la particularité, mais cela a certainement, cela doit toucher d'autres personnes.

## Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL - RFF

Je pense que cette question concerne la SNCF en tant qu'exploitant, davantage. Je propose, Jean-Philippe DUPONT, Directeur Régional, si tu peux répondre ?

## Jean-Philippe DUPONT, Directeur Régional SNCF

## LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Oui, bonsoir. Sur le service bagages, là, à l'horizon 2030, c'est compliqué de répondre comment seront les trains, mais la question vaut, parce que par rapport à ce que vous dites, vous dites en fait que les voyageurs qui montent à Quimper prennent les espaces pour les bagages, c'est cela ? Et que quand les personnes avec beaucoup de bagages, notamment les seniors, montent à Lorient, il n'y a plus de place. En voyage de groupe. C'est vrai que – et donc, ce sujet-là est un sujet important et on doit en tenir compte notamment pour les futurs matériels qui rouleront à cet horizon-là, puisque le matériel actuel est effectivement un matériel qui n'est pas en fin de vie, mais qui va bientôt être effectivement, qui va bientôt être remplacé.

Donc, par rapport à ce que vous dites, il y a effectivement un service bagages qui existe, qui a été modernisé il n'y a pas longtemps. Donc, vous avez raison, le problème, c'est de l'anticipation par rapport à cela. Mais, souvent dans les groupes, par contre, cela peut être anticipé, parce que les groupes ne se font pas complètement en 8 jours. Donc, je pense qu'on doit pouvoir répondre à cette demande. Et moi, je dirais, jusqu'à l'horizon 2017 où il va y avoir effectivement un gain de temps important, on a eu une réunion récemment avec les acteurs du tourisme et une des filiales de la SNCF qui s'appelle voyages-sncf.com, on sent bien qu'il y a, à cet horizon-là, donc c'est très, très vite, dans 3 ans, il y a un gros travail à faire entre tous les acteurs du tourisme et puis nous, pour réussir à faire en sorte que cet énorme coup de projecteur qui sera donné à la Bretagne dans moins de 3 ans maintenant, bénéficie à l'ensemble des produits touristiques de la Bretagne. Il n'y a pas que le tourisme en Bretagne, mais il y a le tourisme, et à cette occasion-là, on a un gros travail à faire ensemble.

**Philippe LADAME, Porte-parole Europe Ecologie les Verts**

Bonjour. Philippe LADAME. J'ai une question, une petite question un peu précise : vous avez dit que des expertises étaient demandées, complémentaires, notamment pour envisager un scénario sans Notre-Dame-des-Landes. Ma question, c'est : comment cela se fait que cette hypothèse n'ait pas été envisagée avant ?

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

Je peux apporter un premier niveau de réponse. Si cela ne suffit pas, d'autres complèteront, mais juste pour rappeler les 5 objectifs du projet, et donc nous avons fait en sorte que les scénarios qui soient proposés répondent intégralement aux 5 objectifs du projet. Voilà.

Donc, par construction, la desserte de l'aéroport figure dans chacun des scénarios parce que cela fait partie de la commande, entre guillemets, vis-à-vis du projet. Voilà.

**Olivier GUÉRIN, président de la CPDP**

La commande passée par qui ?

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

Alors, la commande, c'est une expression, mais il s'agit des objectifs, des 5 objectifs qu'on peut rappeler à l'instant, qui vous ont été présentés tout à l'heure. Donc, voilà, nous avons RFF en tant que maître d'ouvrage des objectifs qui figurent ici maintenant, derrière moi. Les 5 objectifs du projet ont, comme Benoît l'a rappelé, ont été totalement pris en compte dans les scénarios, dans la construction des scénarios, et donc, cet objectif particulier a été pris en compte pour l'ensemble des scénarios d'aménagement.

**Olivier GUÉRIN, président de la CPDP**

Mais, vous pouvez préciser ce qu'on demande : qui a passé la commande ? C'est-à-dire, quels sont les acteurs, les partenaires avec qui vous avez travaillé, qui ont fixé ces objectifs ?

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

Voilà. Donc, j'ai eu l'occasion de le dire et le redire, je le répète : les partenaires du projet sont l'État, les régions Bretagne et Pays de la Loire, les 4 départements bretons, le département de Loire-Atlantique, les 3 métropoles Brest, Rennes, Nantes, et bien sûr, Réseau Ferré de France.

# LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Voilà, donc c'est dans un contexte – le projet fait aujourd'hui l'objet d'une DUP, nous avons, au niveau ferroviaire, un intérêt évidemment pour l'intermodalité. C'est ce que je peux dire de bon sens, ferroviaire, ici. Et cet aménagement fait partie des 5 objectifs, nous l'avons pris en compte.

## Denez DUIGOU, Vice-Président chargé des déplacements sur la communauté de communes de Quimperlé

Bonjour. Denez DUIGOU, je suis Vice-Président chargé des déplacements sur la communauté de communes de Quimperlé. Je voudrais revenir sur une diapo concernant le shunt, pour moi, de Rosporden dans l'ajout possible entre Quimperlé et Quimper. Et j'aurais aimé savoir ce qui a prévalu à cette réflexion, de shunter la gare de Rosporden ?

## Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL - RFF

Cédric LEVREL, notre responsable technique, pourra vous apporter sans doute des éléments d'éclairage.

## Cédric LEVREL, responsable technique - RFF

Bonsoir. Donc, les éléments qui vous ont été exposés tout à l'heure par Benoît consistaient à dire comment on a réfléchi sur les scénarios qui vous sont proposés. Pour aller au-delà des gains proposés dans les scénarios de base, donc, on a cherché sur l'ensemble du réseau des secteurs où on pouvait gagner 5 minutes complémentaires. Alors, l'exemple ici, qui est décrit en termes d'insertion locale, pourquoi la section Lorient-Quimper ? Alors, il faut savoir que c'est une section qui est aujourd'hui plafonnée en vitesse à 160 km/h. Donc, c'est une section sur laquelle on a un gain potentiel en vitesse et en capacité, en doublant le réseau existant. Et la section, de mémoire, fait à peu près 65 kilomètres entre Lorient et Quimper, pour gagner 5 minutes, il faut à peu près 25 kilomètres de ligne nouvelle doublant le réseau existant. Donc, inscrire 25 kilomètres de ligne nouvelle sur cette section entre Lorient et Quimper, et bien cela se traduit par 2 solutions qui sont présentées ici : la première, shuntant Quimperlé comme vous l'avez indiqué, donc au nord de la ligne existante ; et la seconde, entre Quimperlé et Quimper, donc contournant Rosporden.

Alors, quand je dis « contournant », il faut savoir que dans ces différentes options, le réseau existant est maintenu. Donc, si un train doit desservir ces gares, il reste sur le réseau classique, et s'il ne dessert pas ces gares, il profite du doublon de ligne nouvelle créé par ces options.

Je rappelle que ces ajouts sont bien des compléments aux scénarios de base, tels qu'ils vous ont été présentés.

## Alain RADUREAU, membre de la CPDP

Dernière question avant de changer de registre.

## Aude LE GUEN, conseillère régionale

Bonsoir. Je suis Aude LE GUEN, je suis conseillère régionale. Et ma question, je pense, pourra être – enfin, je pense que Gérard LAHELLEC pourra y répondre. Ma question, c'est justement sur les scénarios bleu et vert : est-ce que les lignes nouvelles, donc les bleues et les vertes, est-ce qu'elles ne seront empruntées que par les trains rapides ? Et dans ce cas-là, les TER pourront desservir peut-être un peu plus entre Rennes et Lamballe, entre Rennes et Redon, quelle sera en gros la concurrence entre les trains rapides et les TER ? Est-ce que les lignes nouvelles, pour finir, ne permettront pas qu'il y ait davantage de TER aux alentours de Rennes ?

## Alain RADUREAU, membre de la CPDP

J'aurais dû garder votre question pour la deuxième partie, mais bon, comme je ne connais pas les questions avant.

Monsieur le Vice-Président, vous voulez répondre ?

## Gérard LAHELLEC, Vice-président en charge de la mobilité et des transports au Conseil Régional de Bretagne

Je pense que c'est une bonne transition pour aborder la deuxième partie de notre séquence. Je trouve que, finalement, tout est dans la question.

On pourra ainsi évoquer les services, peut-être. Et avec votre accord, merci.

**Alain RADUREAU, membre de la CPDP**

Alors, nous enchaînons. Nous enchaînons, je redonne donc la parole à Réseau Ferré de France pour nous rappeler les possibilités qu'offrirait le projet LNOBPL en matière de service ferroviaire.

**Benoît FORMSTECHE, RFF**

Donc, dans le cadre de cette présentation un peu plus courte sur les services ferroviaires, donc on a un horizon assez lointain. Donc, nous, en tant que gestionnaire d'infrastructures ferroviaires, on vient avec des projets qui améliorent les performances de l'infrastructure, et le service ferroviaire est opéré par les autorités organisatrices de transports, les entreprises ferroviaires comme la SNCF.

Donc, l'objet de la présentation est plus de mettre l'accent sur quelques sujets qui nous semblent importants à Réseau Ferré de France, dans un souci d'évolutivité du réseau. Et faire sentir quelques idées.

Donc, voilà, l'approche voyageurs, un peu de synthèse : qu'est-ce qui définit le service ferroviaire, sa qualité ? Donc, voilà, un schéma un peu simpliste, qui présente quelques principaux paramètres. On pourrait en rajouter. Voilà, donc on peut rappeler le temps de parcours et la fréquence, qui sont les 2 leviers qu'on a présentés dans la présentation pour le projet. Il y a les horaires, la qualité des horaires qui joue aussi. C'est-à-dire que si vous avez une grille horaire simple, avec des trains où vous savez que tous les jours votre part à la minute 5 toutes les heures, c'est un service appréciable. L'amplitude horaire, si vous avez des trains tôt le matin, tard le soir. La régularité, le confort, le service à bord, l'accessibilité de la gare, on peut rajouter comme cela beaucoup de paramètres.

Et donc, le gestionnaire d'infrastructures qui est Réseau ferré de France, et SNCF Réseau plus tard, ne joue pas sur tous ces paramètres. Il joue sur quelques paramètres qui sont en lien direct avec l'infrastructure, comme le temps de parcours, la fréquence, la conception des horaires, c'est aussi de notre ressort, mais en partenariat avec les entreprises ferroviaires et les autorités organisatrices de transport. Donc, voilà, et il y a d'autres paramètres comme le confort, le service à bord, qui relève donc des opérateurs ferroviaires.

Alors, pour continuer dans l'approche voyageurs, quelques idées un peu simples pour vous présenter sur un déplacement typique : voilà, on a pris l'exemple un peu choisi d'un Lorient-Paris. Donc, déjà, cela commence, je pars de mon domicile, je pars, voilà, après j'utilise un mode de transport : la voiture, le bus, j'y vais à pied, en vélo. Et donc, je me rends à la gare, au pôle d'échanges multimodal. Donc, c'est déjà la première composante du déplacement, c'est accéder facilement à la gare, pouvoir gérer la multi modalité, l'inter modalité. Donc, voilà, c'est, le gestionnaire d'infrastructures en lien avec les collectivités locales, la SNCF intervient sur son périmètre, dans le pôle d'échange multimodal. Par exemple, sur les quais notamment, mais – voilà, l'accessibilité des quais. Mais d'autres, voilà, l'accessibilité générale du pôle d'échanges multimodal dépend de l'action de beaucoup d'autres partenaires. Ensuite, là, j'ai, pour aller à Lorient, donc de Lorient à Paris, aujourd'hui j'ai 8 TGV Lorient-Paris, directs. Après, j'ai 6 TER Lorient vers Rennes. Donc, à la gare de Rennes, qui est aussi donc une gare importante, j'ai 20 TGV actuellement, qui partent donc de Rennes à Paris. Donc, on pourrait imaginer, dans un système, optimiser ces correspondances.

Alors, les performances, là, elles vous sont rappelées rapidement : donc, actuellement, c'est 2 h 08 à 2 h 31 entre Rennes et Paris, et entre 1 h 34 et 1 h 49 entre Lorient et Rennes. Donc, au total, on a 14 trains entre Lorient et Rennes, et 20 trains entre Rennes et Paris. Mais on voit que la correspondance – donc, j'ai 8 trains directs, mais la correspondance actuelle en gare de Rennes ne permet de faire qu'une correspondance entre les 6 TER et les 20 TGV qui vont vers Paris. Donc, déjà, un des leviers qui est proposé par, enfin, qui sera majeur en 2017, c'est d'améliorer les correspondances.

Donc, aujourd'hui, le service ferroviaire comme il a été présenté, c'est, pour aller de Lorient à Paris, c'est de 3 h 55 à 4 h 15, et pour une fréquence en gros d'un train par heure, au cours de la journée, et donc 9 trains par jour.



Alors, je reviens un petit peu, mais cela pourra être détaillé, notamment par Serge MICHEL, le directeur de projet Atlantique 2017, la notion d'amélioration de la correspondance, qui nous semble quand même importante, que, pour le moment, le système de l'ouest n'est pas cadencé. Donc, l'amélioration de la correspondance, notamment en gare de Rennes, le principe est le suivant : c'est que vous allez, par exemple là, le train qui arrive en bas, à la minute donc un petit avant la minute 0, le train rouge qui arrive au nord aussi un petit peu avant la minute 0, et après, vous avez donc, ce sont des trains TER qui peuvent venir de petites lignes, et après vous avez le train, on va dire, radial, la grande ligne, qui arrive juste avant la minute 0, et on voit qu'autour de la minute 0, c'est le grand principe du cadencement et de la - on va dire - la création d'un rendez-vous, d'un rendez-vous ferroviaire, c'est comme cela que l'on dit, où donc vous avez, physiquement, dans la gare, tous les trains qui sont là. Et donc, tous les échanges sont possibles : les gens du train rouge peuvent monter dans le train mauve ou aller dans le train vert. Et ensuite, le train rapide repart vers, là donc par exemple, vers Paris, et les trains rouge et donc jaune, je pense, ou vert, je ne vois pas très bien, repartent dans le sens inverse, et on a opéré toutes les correspondances possibles.

Donc, cela, c'est fondamental dans la qualité du service ferroviaire. Cela nous semble important d'indiquer cela, parce que cela, c'est concrètement une avancée qui sera permise par la structuration de l'horaire en 2017, à la faveur de l'arrivée de la LGV BPL, notamment, et de la refonte des horaires.

Deuxième grande idée importante pour le service ferroviaire, qui fait le lien avec le projet LNOBPL, c'est la difficulté pour le gestionnaire d'infrastructures ferroviaires d'agencer des trains différents. C'est-à-dire que nous, on est entreprise donc publique, notre mission est de répondre au service du plus grand nombre, et donc, tous les besoins. Donc, on voit que là par exemple, c'est un graphique espace-temps qui – donc, c'est un peu technique, mais vous voyez, en bas, donc le graphique, c'est le temps qui se déroule, entre 7 heures et 8 heures, et vous voyez, après, le trajet fait par des trains un peu différents, qui s'arrêtent soit un peu dans les gares, soit tout le temps, soit jamais parce qu'ils sont des rapides. Donc, voilà, en orange, le périurbain qui s'arrête un peu partout : gare A, gare B, gare C, gare D ; le TER qui est un peu plus rapide, parce qu'il fait des dessertes intermédiaires, ne s'arrête qu'en gare D ; le TGV, parce qu'il va plus loin, aux principales gares, ne s'arrête pas à ces gares périurbaines, par exemple ; et puis après, on a un train de fret qui est beaucoup plus couché, qui est beaucoup plus lent, donc voilà. Et donc, on voit que concrètement, avec des vitesses différentes, et des politiques d'arrêts différentes, la grande problématique, c'est d'essayer de faire rentrer le maximum de trains entre 7 heures et 8 heures, et c'est là toutes les limites, en gros, de notre système ferroviaire actuel, c'est qu'on a un réseau assez vaste, avec des trains très variés en termes de politiques de desserte : on a des trains très omnibus aux abords de Rennes, on a des TER qui maillent le territoire, on a des TGV qui ne desservent que les principales gares, on a quelques TGV très rapides qui sont donc de la desserte de la pointe bretonne – et tout cela doit coexister. Donc, si on veut rajouter des trains au-delà de 2017, par exemple là, dans l'hypothèse, un train périurbain en plus, on voit qu'on n'y arrive pas. Donc, ce sont les limites du système qu'on avait mises en évidence donc dans la présentation tout à l'heure.

Et donc, ce qu'il faut un peu voir, c'est que le projet LNOBPL, il y a une question qui faisait mention de beaucoup d'investissements pour du gain de temps, donc le projet LNOBPL, c'est du gain de temps, mais c'est essentiellement aussi du gain de capacité. Et du gain de capacité pour le système ferroviaire. Par – c'était le graphique, tout à l'heure, le schéma que je vous présentais avec les schémas des étoiles, c'est-à-dire qu'en dehors du projet LNOBPL, on ne pourra pas rajouter de train en heure de pointe sans une autre solution aussi coûteuse, qui pourrait être par exemple de rajouter des voies.

Donc, voilà les concepts un peu qu'on voulait vous faire passer, donc vitesses différentes et dessertes différentes, ce sont des capacités de développement limitées.

Alors, en synthèse, quelques éléments – alors, c'est un petit peu rédigé, c'est peut-être un peu indigeste : voilà comment on se situe, nous, dans tout cela. C'est-à-dire que le gestionnaire d'infrastructures, il est là pour recueillir les services attendus par les AOT, les autorités organisatrices de transport, comme la région Bretagne, et on a un devoir d'anticipation et d'essayer de projet à long terme, de demander les besoins à moyen terme, à long terme, parce qu'un grand projet comme LNOBPL, Arnaud le disait, cela met 20 ans à se concrétiser. Et donc, il est de notre devoir aussi d'alerter et de voir si on sera en capacité de répondre au service ferroviaire à long terme, et voir l'évolutivité de notre système à très long terme aussi.

Et donc, c'est cela, notre travail : on analyse les caractéristiques et on confronte aux besoins des autorités organisatrices de transport et des entreprises ferroviaires. Et après, on définit donc les adaptations nécessaires, en capacité, en temps de parcours, pour un service le plus efficient, et en essayant d'améliorer donc au mieux les correspondances.

Donc, nous, on vient après avec des solutions techniques qui offrent des potentiels de sillons. Donc, un sillon, c'est une possibilité de circuler à un moment, à une heure donnée. Et bien sûr, c'est, après, cela doit faire en interaction, prendre en compte la dimension d'équité commerciale, la faisabilité économique, des entreprises ferroviaires et des autorités organisatrices de transports. C'est-à-dire que forcément, il y a un lien entre le champ des possibles permis par l'infrastructure et le besoin réel donc du territoire et des partenaires. Voilà, c'était ma présentation ferroviaire.

#### **Alain RADUREAU, membre de la CPDP**

Merci, je vais appeler monsieur Gérard LAHELLEC, qui est Vice-Président du Conseil Régional de Bretagne, en charge des transports, pour qu'il nous expose la vision qu'a la région Bretagne sur ces problèmes de service ferroviaire.

#### **Gérard LAHELLEC, Vice-président en charge de la mobilité et des transports au Conseil Régional de Bretagne**

Oui, bonsoir à toutes et à tous.

Tout d'abord, je pense qu'il est bon de rappeler ici que ce projet – je devrais dire « ces projets », parce qu'il y en a un qui est en cours, qui n'aboutira qu'en 2017, et puis nous sommes, là, dans la séquence de ce qu'il conviendra de faire après 2017. Ces projets sont fortement portés par les collectivités territoriales, au premier rang desquelles, les conseils régionaux. Et au sein de ces conseils régionaux, le conseil régional de Bretagne. Il est bon de rappeler ici que s'il n'y avait pas eu cet engagement tangible, s'agissant du projet de LGV, dont je vais parler un peu, s'il n'y avait pas eu cet engagement important y compris au plan financier, il est vraisemblable que nous ne serions pas aujourd'hui dans la phase de réalisation et de concrétisation projet. Et, bien entendu, ce qui nous intéresse ici, c'est moins l'infrastructure que les usages que permet cette infrastructure. C'est bien pour que cela serve à quelque chose, et comme je l'ai indiqué tout à l'heure, c'est un combat de tous les temps : il n'a pas commencé aujourd'hui. J'ai cité le Second Empire tout à l'heure, mais plus près de nous, j'aurais pu prendre comme illustration le plan routier breton – plus près de nous, qui n'est pas totalement achevé, mais qui ne s'est engagé que, là aussi, pour répondre à un défi, je dirais, de connexion de notre territoire aux autres territoires du monde, non pas du tout par soumission à quelque autre région ou territoire national que ce soit.

Donc, voilà. Alors, le projet, les projets en cours, qui visent donc le développement des usages, appellent que je m'attarde un instant sur les usages déjà en cours ou envisagés. Parce que nous avons un acquis : nous avons déjà un acquis qui est, je dirais, le bilan de la croissance et du développement que nous connaissons aujourd'hui, qui, comme je l'ai indiqué tout à l'heure, dépasse aujourd'hui les limites du supportable en ce sens qu'aux heures de pointe, nous ne parvenons plus à faire circuler un train de plus. Donc, nous sommes à saturation. Et il va sans dire qu'à certaines heures, il est tout aussi compliqué d'envisager la circulation de trains de fret, et pourtant nous avons besoin de développer aussi le fret ferroviaire en Bretagne. Donc, j'y reviendrai peut-être d'un trait.

Alors, quelle est la caractéristique de la perspective 2017 ? La caractéristique de la perspective 2017, c'est premièrement que nous allons jouer à fond la complémentarité TER-TGV. Autrement dit, une optimisation absolue tant de l'usage du TGV que de l'usage du TER. Parce que c'est de bonne politique, parce que c'est bon pour les finances publiques, parce que cela permet de maximiser.

Alors, s'agissant de la desserte du territoire, il m'arrive souvent de dire : « notre territoire est magnifique, c'est le plus beau territoire du monde ». Mais c'est aussi le plus compliqué. Et quand il s'agit d'aller d'une extrémité de la Bretagne à l'autre extrémité de la Bretagne, tout le monde veut aller vite. Mais tout le monde voudrait aussi que le train s'arrête chez soi. Par conséquent, pour répondre à l'objectif de rapprocher la pointe bretonne de Rennes, puis de Paris, à l'échéance 2017, et pour faire en sorte que tous les territoires en bénéficient, nous n'avons pas 36 solutions, nous n'avons qu'une solution : c'est d'avoir un plus grand nombre de trains. Et donc, ce que je veux dire ici, c'est que je peux annoncer ici qu'en 2017, nous aurons effectivement 4 aller-retours TGV en plus, desservant la pointe bretonne. Et donc, si cela dessert la pointe bretonne, cela devrait quelque part passer aussi par Lorient. Je ne dis pas lesquels, je ne dis pas quel nombre, mais il y aura un plus grand nombre de trains, qui iront plus vite et qui continueront donc à desservir nos territoires.

## LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

L'autre caractéristique en termes d'usage, c'est que toutes les gares actuellement desservies par les TGV, continueront à être desservies par les TGV. Preuve, s'il en était besoin, que nous mettons donc la vitesse au service de l'ensemble des territoires.

Et troisièmement, comme cela a été rappelé tout à l'heure, nous avons, je dirais, nous sommes convenus que nous maximiserons les gains de temps pour les trains qui viennent à l'ouest de Rennes. Autrement dit, le temps de parcours moyen d'un TGV qui va à la pointe bretonne sera amélioré d'à peu près trois quarts d'heure. Ce qui veut dire qu'on aura gagné du temps pour venir jusqu'à Rennes, mais qu'on en aura fait gagner encore, y compris à l'intérieur du territoire breton.

Dans tout cet environnement-là, nous avons également à tenir compte d'un paramètre très important : c'est le développement de tous les services qui sont liés au train. Toutes les gares, haltes, et points d'arrêt, sont aujourd'hui l'objet de modernisation, comme cela a été rappelé tout à l'heure dans le graphique de Réseau Ferré de France – toutes, sans exception. Parce que nous voulons que le progrès profite à tout le monde. Toute la billettique sera déployée à l'ensemble du territoire breton. Tous les territoires sont aujourd'hui l'objet d'une prise en considération de l'organisation des dessertes, y compris, permettez-moi de le citer ici, y compris le territoire de Pontivy, qui est l'objet d'une attention particulière, certes aujourd'hui desservi par des trains – par des cars, pardon, peu par des trains –, mais dont l'objectif reste pour nous de le connecter aussi de façon ferroviaire aux autres territoires.

Et, par conséquent, l'objectif pour nous n'est pas de renoncer à faire des lignes nouvelles entre Plouaret et Lannion. Notre objectif n'est pas non plus de renvoyer à l'échéance du projet, 2020, 2025, 2030, la réalisation des infrastructures dont on a besoin aujourd'hui. C'est-à-dire que nous n'entendons pas attendre 2025 pour commencer à faire quelque chose entre Quimper et Brest. Nous n'allons pas plus attendre 2025 pour commencer à faire quelque chose au besoin entre Auray, Saint-Gérard, Pontivy, ou entre Loudéac et Saint-Brieuc.

L'objectif, c'est bien de mener à bien les projets en cours sans attendre les calendres grecques, et de tout faire pour qu'on soit au rendez-vous du progrès tel que rappelé dans le projet tel qu'il nous a été présenté. Parce que voilà : une fois que tout est fait, une fois que tout ce que je viens de rappeler est réalisé, les gains de temps réalisés, les gares modernisées, les trains neufs livrés – nous en inaugurerons un demain matin – d'autres commandes satisfaites, une fois tout cela réalisé, nous n'avons toujours pas gagné suffisamment de temps pour rapprocher la pointe bretonne de Rennes, et nous n'avons pas fait gagner la vitesse, le confort et les capacités des déploiements pour l'ensemble des territoires de Bretagne. Nous n'avons pas résolu non plus le gros problème, j'allais dire, Rennes-Nantes – je pourrais dire Lorient-Nantes, c'est la même chose. Je suis tenté de dire que c'est le même sujet. Et il est très vraisemblable que cette situation-là ne pourra pas attendre longtemps avant qu'on s'y attarde.

D'où l'importance pour nous de présenter la concomitance des projets, l'importance pour nous de nous assurer qu'on pourra mettre un plus grand nombre de trains aux heures de pointe, sachant que nous sommes, encore une fois, dans une épure globale ici comparable à ce que nous cofinçons déjà. J'ai entendu dire aujourd'hui que les collectivités étaient rappelées à l'ordre parce qu'elles dépensent trop d'argent. D'abord, quel argent ? De quel argent s'agit-il ? Ce n'est pas de l'argent sale, que je sache, c'est de l'argent – et lorsqu'on fait ces choix-là, on fait ces choix-là de façon démocratique. C'est-à-dire que lorsque les collectivités ici, et ligériennes, d'ici et ligériennes, ont fait le choix là, elles ne l'ont pas fait en pleurnichant auprès d'autres pour qu'on vienne payer à leur place. Elles l'ont fait parce que les territoires en ont besoin, et parce que le progrès n'a de sens que si on le met au service de tout le monde, et de la totalité des territoires. C'est cela, l'objectif.

Alors, les deux scénarios qui sont présentés, les deux scénarii présentés ici sont dans une épure globale qui permette, certes, des gains de temps, mais qui permette aussi de faire circuler un plus grand nombre de trains, d'améliorer le confort des voyageurs au quotidien – bref, ce sont des scénarii d'ambition publique, et je pense qu'il est bon de les regarder, je dirais, objectivement, sachant qu'il y en a deux qui, on a présenté beaucoup le mauve et le bleu, et sachant qu'il y a l'autre qui vient un peu en arête centrale et qui coûte un peu plus cher, on n'est plus tout à fait dans la même épure, et peut-être qu'ici, n'avons-nous pas préfiguré précisément les usages que cela allait permettre, ou plutôt, la complexification de l'usage que pourrait présenter ce scénario si nous n'étions pas suffisamment vigilants.

**Alain RADUREAU, membre de la CPDP**

Je vous remercie, j'appelle monsieur Gérard GUYON. Monsieur Gérard GUYON est Président, pour la Bretagne, de la fédération nationale des associations d'usagers des transports, et il nous a paru intéressant qu'il nous indique le point de vue de cette fédération sur ce projet, du point de vue du service ferroviaire.

**Gérard GUYON, président, FNAUT Bretagne**

Merci, Messieurs. Bonsoir à tous. Je ne sais pas si on m'entend, moi, j'entends très mal, là. Si, c'est bon ? Il faut que je m'approche du micro – voilà.

Bien. Donc, je suis effectivement là pour vous donner le point de vue de la fédération des associations d'usagers des transports nationale. Donc, il y a déjà un premier point : évidemment, nous sommes pro-ferroviaire, nous souhaitons le développement des principaux axes ferroviaires sur l'ensemble du territoire national, donc, et par définition aussi, dans les provinces. Et en Bretagne plus particulièrement, qui n'est pas la province la plus favorisée actuellement.

Ceci dit, puisque nous sommes en faveur de l'amélioration des liaisons ferroviaires par principe, ce principe est à assortir aussi d'un certain nombre de conditions. Alors, oui, la vitesse, oui à la fréquence, bien sûr, mais quelque part aussi, commercialement accessible dans l'équité. Et là, nous trouvons bien souvent que la complexification du système commercial proposé par la SNCF pose des problèmes. Et puis enfin, nous souhaitons, par définition, plus de liaisons. Alors, plus de liaisons, je vais y revenir à propos des transversales, le problème, ce n'est pas de rouvrir ou de ne pas rouvrir, par exemple, la ligne Saint-Brieuc-Auray – en soi, ce n'est pas cela le problème. Le problème, c'est de faire, d'augmenter le nombre de liaisons possibles, par exemple de Saint-Brieuc sur Lorient, de Saint-Brieuc sur Vannes. Il manque quelque part un trou, il y a un petit trou aussi quelque part du côté de Carhaix, qui s'avérerait aisément prolongé jusqu'à Quimper, si on construisait (inaudible – problème de micro 1 :48 :06). Etc., etc.

Alors, ce qui veut dire que dans le débat public qui nous est proposé aujourd'hui, nous nous reconnaissons, mais pas entièrement, dans les priorités qui ont été exposées. Pour nous, le grand projet, et l'urgence, concerne prioritairement la restructuration du réseau ferré breton. En gros, nous souhaitons que toutes les villes de plus de 10 000 habitants soient touchées par le chemin de fer. Alors, si on prend ce seuil – alors, évidemment, je suis bien d'accord qu'il y a la magie du chiffre rond quand je dis 10 000 habitants, mais un peu plus un peu moins, peu importe, mais il y en a quand même beaucoup qui manquent à l'appel. Cela ne fait quand même pas longtemps que j'ai vu enlever les rails de la ligne de Douarnenez, que la ville de Concarneau s'est approprié une emprise, qu'il n'y a plus d'accès ferroviaire, même très lointain pour Ploërmel, etc., etc. Bon. Et je ne parle pas de Fougères, dont on se demande comment on fait pour aller à Rennes, dans des conditions convenables, c'est-à-dire celles du train, depuis 1948 maintenant.

Alors, en ce qui concerne l'objectif Rennes-Nantes, qui est incorporé à ce débat : oui, l'objectif Rennes-Nantes est un objectif important. Oui, la liaison entre Rennes et Nantes est actuellement très mauvaise par le train, tout bêtement parce qu'il faut passer par Redon, et que cela prend – il y a trop de kilomètres. Donc, et bien c'est vrai que si on regarde ce qui se fait chez le concurrent routier, il dispose de facilités bien supérieures à celles offertes par le train. Toutefois, il n'y a pas un système univoque. Il est vrai qu'il y a 3 possibilités au moins pour aller de Rennes à Nantes : il y a celle par Redon, qui est trop longue, il y a celle par Châteaubriant qui a les faveurs de la plupart des usagers, et puis, il y a celle que vous proposez, passant ou ne passant pas par Notre-Dame-des-Landes, mais en fait qui reprend l'ancienne ligne de l'État et du PO, qui était la ligne de Belley à Blain et Nantes. Cette ligne est, je ne sais pas dans quel état elle se trouve actuellement, mais je pense que comme elle est fermée depuis la fin de la Seconde Guerre Mondiale, il ne doit plus rester grand-chose. Mais en tout cas, le parcours était là. Et il reprend à peu près ce qu'on a vu sur l'une des diapositives qui ont été montrées ici, celle où on passe par Nord-Vilaine ou Sud-Vilaine – enfin bon, c'est en fait l'ancienne ligne de Rennes à Nantes, directe, par Blain et Belley.

En ce qui concerne la desserte de Notre-Dame-des-Landes, évidemment, cela, c'est une autre paire de manches. Pour nous, cela n'a aucun intérêt puisque nous avons déjà pris une position qui nous oppose à la construction du projet de Notre-Dame-des-Landes. Donc, que cet aéroport soit desservi ou ne le soit pas, que la ligne passe par Notre-Dame-des-Landes ou n'y passe pas, ne nous intéresse absolument pas. De même, je vois le cas qui a été exposé, dans la ligne nouvelle qui est proposée – dans l'une des lignes nouvelles qui a été proposée, il est question de rouler à 250 à l'heure. Bien. Si on peut, pourquoi pas ? Mais est-ce vraiment indispensable ? Là non plus, le problème pour nous ne se pose de cette façon-là, il se pose d'abord par rapport au concurrent routier. Et faire mieux. Cela, c'est indispensable. Faire beaucoup mieux, c'est mieux, mais faire tout ce schéma de connexions par lignes nouvelles ou quasi lignes nouvelles



## LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

permettant à 250 à l'heure n'est peut-être pas rigoureusement indispensable. Alors, si cela peut se faire au même prix, et bien tant mieux. Mais je n'en suis pas si sûr.

Enfin, au point actuel des études – alors, oui, j'appelle quand même aussi votre attention sur, une parenthèse, mais enfin, on parle de Rennes-Nantes : Rennes, Nantes, ce sont deux grandes villes, capitales de régions administratives, relativement proches ou tout au moins pas trop lointaines, avec une population interne de chacun des schémas urbains importants. Je note quand même par étonnement qu'on envisage éventuellement de construire une liaison rapide, nouvelle, performante, entre ces deux villes, mais que dans d'autres liaisons à l'ouest de la France, de villes de la même importance ou proche, et pas trop éloignées plus que cela, et bien là, il n'y a pas de desserte du tout. Je pense par exemple à Nantes-Poitiers. Bon. Cela me paraît être une bizarrerie. Même si ce n'est pas totalement comparable, bien entendu. Je ferme la parenthèse.

Alors, au point actuel des études, nous sommes donc favorables au projet globalement, avec les réserves que je viens d'exprimer, notamment sur le fait que la priorité, pour nous, c'est justement les lignes les plus secondaires, et non pas l'inverse. Deuxième point : nous sommes favorables à des liaisons qui soient effectivement performantes le plus possible et notamment à l'ouest du territoire breton. C'est pour cela que les petits shunts qui permettent de gagner 5 minutes nous intéressent largement tout autant que les autres sections. De même, à l'est, nous apprécions l'idée de refaire, quelque part, une resucée de l'ancien réseau breton, en allant vers le centre-Bretagne, en partie, et pour bifurquer et au nord, et au sud, mais au sud vers Vannes, et non pas vers Redon. Alors, cela, c'est le scénario qui a été qualifié de scénario vert, si j'ai bien vu, dans son option Nord-Vilaine, et je ne vous cache pas que c'est celui qui a notre préférence. Donc, Rennes-Vannes en direct avec embranchement vers la ligne nord, bon. Donc, cela nous rappelle aussi, avec, si on y rajoute les shunts à l'ouest, notamment entre Lorient et Quimper, et puis peut-être une, si on envisage l'amélioration de Quimper-Brest, nous sommes, nous, assez favorables à ces schémas-là, qui sont actuellement, je dirais, portés, supportés par les chambres de commerce du Finistère, et qui nous semblent plus pertinents, plus prometteurs que ce qui nous est proposé. Mais c'est au niveau, évidemment, de relativement de détails.

Bon, voilà ce que je voulais vous dire.

Merci, Monsieur le Président.

**Alain RADUREAU, membre de la CPDP**

Je vous remercie. Avant de redonner la parole, je vais demander à Madame, qui avait posé la dernière question, et on a shunté la réponse pour permettre l'enchaînement : est-ce que vous avez la réponse à votre question ou est-ce que vous souhaitez la reprendre et la préciser ?

**Aude LE GUEN, conseillère régionale**

Je repose la question à Gérard LAHELLEC, s'il peut répondre, car, en fait, avec le scénario mauve, il y aura nécessairement concurrence entre les TER et les TGV, c'est-à-dire qu'on pourra peut-être rajouter davantage de trains si les lignes sont plus performantes, mais TGV et TER rouleront sur les mêmes voies. Tandis qu'avec le scénario bleu et le scénario vert, il peut y avoir, alors, des trains rapides Rennes-Redon-Vannes, etc., Rennes-Lamballe-Saint-Brieuc-Morlaix, mais il peut aussi y avoir des TER entre Rennes et Lamballe sur la ligne ancienne, et entre Rennes et Redon sur la ligne ancienne, à condition que ces lignes anciennes soient entretenues, et que les correspondances soient quand même possibles quelque part. Quant au scénario vert, que mes voisins préfèrent, c'est la même chose : cela veut dire qu'en fait, il y aurait beaucoup plus de possibilités de TER entre Rennes-Lamballe-Saint-Brieuc, Rennes-Redon-Vannes, encore une fois si ces lignes restent en état et sont utilisées pour cela. En revanche, dans le scénario vert, que deviendrait la ligne ancienne Redon-Nantes ?

Enfin voilà, c'est un peu – c'est cela, ma question.

**Alain RADUREAU, membre de la CPDP**

Je pense que Réseau Ferré de France a quelques éléments de réponse à vous donner. Si monsieur LAHELLEC le souhaite, je lui redonnerai la parole après, évidemment.

**Benoît FORMSTECHE, RFF**



Oui, alors quelques éléments de réponse sur les scénarios tels que vous les avez présentés. Donc, les 3 scénarios, mauve, bleu, vert, permettent des gains de capacité. Alors, en fait, pour être – donc là, on est un petit peu en raccourci dans la présentation, mais le scénario mauve permet de gagner de la capacité parce que sur les zones les plus chargées, en réalité, on a des petites sections de lignes nouvelles qui doublonnent quand même la ligne classique. Donc, en fait, en réalité, on se retrouve aussi avec des petites sections de lignes nouvelles, avec de la ligne classique qui perdure.

Par contre, la conséquence, c'est que c'est beaucoup plus contraint, quand même, d'augmenter la capacité, et on se crée des – parce qu'il y aura des petites zones avec deux lignes, puis après des zones communes, puis après des zones avec deux lignes, et donc on se crée quand même des contraintes d'exploitation qu'on a moins dans le cas des scénarios de lignes nouvelles.

Donc, pour répondre après à votre interrogation, dans le cadre du scénario vert, si le réseau existant perdure : évidemment. Enfin, dans tous les scénarios, le réseau existant perdure. C'est grâce au réseau existant qu'on peut augmenter, aussi, la capacité du système ferroviaire. C'est bien en faisant, voilà, un aménagement pour les trains rapides, un aménagement plus pour les trains donc, la ligne existante par exemple pour les trains plus lents, donc avec une politique de desserte plus fine, et donc c'est bien le binôme des deux lignes qui permet d'augmenter la capacité du système.

#### **Alain RADUREAU, membre de la CPDP**

Merci. Monsieur LAHELLEC, vous souhaitez ajouter quelque chose ?

#### **Gérard LAHELLEC, Vice-président en charge de la mobilité et des transports au Conseil Régional de Bretagne**

Tout simplement pour dire qu'il n'y aura pas de spécialisation des lignes. C'est tellement vrai qu'en 2017, entre Angers, Nantes, Laval, etc., il y aura des TER à circuler à 250 km/h sur la ligne LGV. Donc, il n'y aura pas de spécialisation des lignes au motif de la couleur. C'est-à-dire qu'il y a des TGV qui vont vite, il y a des TGV qui vont moins vite, il y a des TER qui vont vite, parfois même aussi vite que des TGV d'ailleurs, selon – donc, l'objectif n'est pas du tout de spécialiser. Il n'y aura pas de spécialisation des lignes dans aucun des cas.

#### **Alain RADUREAU, membre de la CPDP**

Alors, cette fois-ci, je redonne la parole au reste de la salle.

Monsieur, au milieu ?

Alors, je rappelle que même si vous êtes déjà intervenu, je vous demande de vous représenter à nouveau, parce que la personne qui va rédiger à l'aveugle, juste avec le son, le verbatim, elle ne peut pas deviner que vous – elle ne peut pas reconnaître votre voix, cela fait trop.

#### **Philippe LADAME, Porte-parole Europe Ecologie les Verts**

Donc je suis toujours Philippe LADAME. Alors, là, je crois avoir compris qu'on n'est plus dans le temps des questions, mais qu'on peut donner des points de vue. Ce que je voudrais dire, c'est que dans cette histoire-là, il y a une chose à laquelle il me paraît très important d'être vigilant, c'est de faire en sorte que dans cette opération-là, on ne renforce pas indûment l'axe Rennes-Nantes au détriment, globalement, de l'ensemble de la Bretagne.

C'est vraiment, c'est déjà paru dans certaines interventions, c'est vraiment une préoccupation de ma part, qu'un déséquilibre ne s'accroisse pas entre l'est, Rennes-Nantes, et la partie ouest de la Bretagne. On a vraiment à privilégier, me semble-t-il, les liaisons transverses, c'est vraiment, il faut vraiment faire attention – alors, quelle est la traduction en termes de scénarios ? Je ne sais pas exactement, il faut étudier en détail, voir, mais vraiment avoir ce souci-là de ne pas déséquilibrer encore davantage la Bretagne.

#### **Alain RADUREAU, membre de la CPDP**

Est-ce que quelqu'un souhaite intervenir sur ce problème particulier de l'équilibre du territoire et des risques qu'à votre sens le projet pourrait lui faire courir ?

## LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Il est bien noté que c'est une préoccupation. Vous n'êtes pas tout à fait le premier à l'exprimer d'ailleurs, donc c'est intéressant.

Monsieur, là-haut, demandait la parole depuis un moment.

**Christian PELTAIS, CGT Auray**

Oui, donc Christian PELTAIS, donc pour la CGT et plus particulièrement pour le pays d'Auray. Dans la continuité de l'intervenant précédent, pour la CGT et plus particulièrement pour donc les salariés et la population qui se trouvent dans le Centre-Bretagne, nous serons très attentifs au fait que ce projet doit effectivement bénéficier à l'ensemble des Bretons. Comme l'a exprimé, et puis on est assez content d'avoir entendu le représentant, Gérard LAHELLEC, du Conseil Régional, puisqu'à Vannes, nous avons, enfin, il nous manquait cette précision. Quand, donc, Gérard LAHELLEC précise que la vision du Conseil Régional, donc, tend à faire en sorte que l'ensemble de la population puisse bénéficier des effets du prolongement de cette ligne nouvelle à l'horizon, y compris avant 2017, et il précise même que sont concernés l'axe Auray-Pontivy-Saint-Brieuc, nous, nous sommes très étonnés de voir que dans aucun scénario, on n'ait pu mettre, avoir étudié la possibilité d'utiliser les infrastructures et donc le foncier existant, y compris sur cette ligne. Il y a un projet, donc le scénario vert, qui constitue, enfin qui tend à aller vers Pontivy, donc on aurait aimé voir un autre scénario qui intègre l'axe existant Auray-Saint-Brieuc.

Aussi, donc par rapport à la présentation et notamment à l'intervention de la FNAUT, qui parle de concurrence entre le ferroviaire et la route, nous, au niveau de la CGT, on parlerait plus et on met plus en avant la complémentarité entre le ferroviaire et la route, et il nous semble que sur une région où le transport par rail est quasiment inexistant, comment se fait-il que dans ce projet, n'est pas mis en avant l'intérêt pour le transport ferroviaire, du fret. C'est un manque, à notre avis.

**Alain RADUREAU, membre de la CPDP**

Alors, ce n'est pas à moi de vous répondre. J'ajoute simplement, avant de passer la parole à Réseau Ferré de France, premièrement que j'ai souligné tout à l'heure qu'une expertise complémentaire pour étudier ce problème spécifique du fret était en cours, je pense que nous aurons les résultats à la fin du mois de novembre. Je précise, par ailleurs, puisque vous avez parlé de Pontivy, que nous tiendrons une réunion publique à Pontivy, et une autre à Carhaix, parce qu'effectivement, le problème de comment ces lignes nouvelles peuvent permettre de mieux desservir l'ensemble de la Bretagne, est une préoccupation, je crois, commune à tous les Bretons, et donc, nous irons écouter les habitants de Pontivy, et de Carhaix, et de Tours, pour prendre aussi leur avis sur ces problèmes.

**Olivier GUÉRIN, président de la CPDP**

Pardon, j'ajoute aussi que sur le fret, donc, il y a deux réunions qui sont programmées au sujet du fret : à Morlaix le 5 novembre, et à Saint-Nazaire le 19 novembre.

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

Oui, pour apporter des éléments de réponse aux deux derniers intervenants, sur le réseau existant, les dessertes fines du territoire : je pense qu'il est important de bien préciser, et sans doute qu'on ne l'a pas fait assez, de ne pas opposer ce projet avec les travaux, les études en cours, au quotidien, de Réseau Ferré de France avec ses partenaires. Et la région, notamment, en tant qu'autorité organisatrice du transport, nous guide, je crois que tout à l'heure, cela a été dit, pour exprimer l'usage, le besoin, et ceci, bien avant 2030. Je ne vais pas paraphraser Gérard LAHELLEC.

Juste une illustration rapide pour montrer les projets en cours. Voilà, je crois que cela montre, au travers des projets, à différentes phases d'étude, de réalisation, toutes les réflexions que nous menons actuellement, sous l'impulsion, au travers de l'usage, qu'exprime l'AOT en termes opérationnels, d'utilisation du quotidien, mais aussi prospective, nous réfléchissons à améliorer les liaisons que vous citez tout à l'heure. Avec, évidemment, un devoir de, je pense, de vérité, qui est de dire la priorité. La priorité, c'est, sans aucun doute, je parle plus au nom de Réseau Ferré de France, de travailler là d'abord où il y a le plus de trains, là où il y a le plus d'utilisateurs. L'utilisation de l'argent public, le grand plan de modernisation du réseau nous renvoient à des priorités. Mais nous réfléchissons aujourd'hui à différents horizons de temps, avec ces priorités. Nous sommes, là, à l'échéance 2030 avec LNOBPL, et d'ici 2030, un certain nombre d'études, de projets, qui figurent ici activement en études et projets, travaux – j'insiste – auront vu le jour. Et effectivement, dans la

# LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

présentation du projet LNOBPL qui nous réunit aujourd'hui, on insiste sans doute insuffisamment sur le fait que ceci n'est absolument pas incompatible, au contraire – on n'en parle pas, parce que ce sont d'autres projets – avec des projets plus court terme tels que vous les citez.

Alors, il y avait une deuxième question, concernant le fret. De ce point de vue-là, je vais peut-être passer la parole à Benoît.

## **Benoît FORMSTECHE, RFF**

Oui, la question portait sur, je pense, vous trouviez qu'on ne parlait peut-être pas assez du fret dans le projet.

Alors, ce qu'il faut voir, c'est qu'effectivement dans les 5 objectifs, c'est donc un projet, dans sa conception, qui est à destination des voyageurs, mais qui, dans l'amélioration même de la capacité et du système ferroviaire, c'est-à-dire le nombre de trains qu'on pourra faire circuler par heure et par sens, représente une réelle opportunité pour définir un service de qualité pour le fret ferroviaire, à long terme. Donc, en ce sens, il y a une, on peut le dire, enfin, en vue des réunions de novembre, donc de Morlaix et de Saint-Nazaire, dédiées au fret, sera produite une note d'enjeu, qui sera mise en ligne, je pense, à la fin du mois, qui est la vision, voilà, l'état un peu des lieux, le diagnostic qu'on peut faire de notre côté pour cette échéance 2030, pour voir un peu les possibilités, les enjeux en la matière, à moyen-long terme.

Donc, voilà, à ce stade, on n'a pas d'étude plus poussée. On peut imaginer que si le projet continue, que cela soit un point qui soit intégré de manière plus approfondie dans le programme d'études, pour déterminer notamment le potentiel de certains axes à ces horizons-là.

Mais, à ce stade, on n'a pas d'éléments très fournis. On peut juste, voilà, assurer qu'accroître la capacité du système ferroviaire, cela peut bénéficier à tous les usagers ferroviaires. Donc, cela peut être les trains périurbains, cela peut être les trains rapides, et cela peut être aussi les trains de fret.

## **Olivier GUÉRIN, président de la CPDP**

Je voudrais quand même réagir par rapport à ce qui a été dit précédemment. Vous montrez une carte impressionnante des projets ferroviaires en Bretagne, et vous dites, si j'entends bien, et monsieur LAHELLEC le disait avant, que tout cela est possible à la fois. Je pense que ce qui s'exprime aussi ici, et le débat porte sur, les priorités. Et la difficulté qu'on peut avoir – je suis aussi un public comme un autre – c'est de savoir si effectivement tout cela est possible, y compris le projet vert que soutenait monsieur GUYON, avec deux ajouts, qui fait quand même 6 milliards d'euros, sauf erreur de ma part : 5 milliards plus 2 fois 500 millions. Tout cela serait possible avec tous les projets que vous indiquez.

Je crains que, dans la situation actuelle du pays – je rappelle que si la région contribue pour une part importante et pourrait contribuer encore plus pour tous ces projets, elle n'est pas le seul financeur. RFF doit financer également, et vous pourrez peut-être donner des indications sur la part que vous pouvez financer. Et l'État, qui a quand même, de façon générale, des difficultés budgétaires, est aussi, dans les projets actuels, appelé à financer, et la région et RFF ne pourront pas financer seuls.

Alors, je pense qu'il faut peut-être répondre à ces préoccupations sur les priorités. Le débat public, c'est, par rapport à un projet, d'indiquer son opportunité, ses objectifs, mais on entend bien des objectifs qui sont peut-être un peu différents de ceux fixés par LNOBPL.

Alors, est-ce que là-dessus vous pouvez donner des éléments d'information complémentaires ? Et notamment, encore une fois : est-ce que vraiment tout est possible en même temps ? Peut-être, si les uns et les autres s'y engagent, mais l'État n'est pas là pour s'y engager, sauf erreur de ma part.

Voilà un peu, me semble-t-il, une traduction sous une autre forme – peut-être un peu plus brutale, vous m'en excuserez – de ce que j'ai cru entendre ici au cours de la réunion, et peut-être au cours d'autres réunions aussi.

## **Stéphane LEPRINCE, Directeur régional - RFF**

Donc, comme cela a été indiqué, au-delà de ce projet où on se projette à 2030, cette carte est importante et montre tous les travaux et toutes les études qui sont en cours. C'est vrai que notre priorité, ce sont les trains du quotidien, l'existant. Et de nombreux travaux sont en cours, on l'a dit, sur des lignes structurantes, sur des lignes régionales comme Plouaret-Lannion. Des travaux sont programmés et vont voir le jour sur Brest et Quimper. Et au-delà des missions qui sont les nôtres pour le maintien du réseau existant, on a un outil qui s'appelle le contrat de projets Etat-Région, qui permet, avec l'État et les régions et d'autres collectivités, de répondre à ces attentes dans des échéances. Donc, on aura plusieurs contrats de projets Etat-Région qui seront réalisés d'ici 2030, avec des volumes de travaux qui ne sont pas dans les mêmes proportions que ce qui est indiqué pour des projets de liaison nouvelle – c'est 2 à 300 millions d'euros de travaux de développement qui sont envisagés à peu près dans chaque CPER dans le ferroviaire. C'est considérable, mais cela fait beaucoup de choses.

Donc, évidemment, on est dans un contexte économique difficile, c'est pour cela qu'on doit faire aussi des – on doit nous-mêmes avoir des priorités, comme l'a dit Arnaud. Faire des investissements là où c'est le plus utile. On s'y attarde grâce aussi, et comme nous l'impose l'Europe, à avoir une politique d'investissement pluriannuelle – on signe avec l'État des contrats pluriannuels pour avoir une trajectoire d'investissement soutenable et durable. Et au-delà de cela, ce sont les collectivités qui nous permettent d'avoir des projets de développement. Et à l'échelle de 15, 20 ans, c'est tout à fait raisonnable et envisageable de penser que tout ce qui est affiché sur la carte est atteignable.

Donc, c'est ce qu'il s'est passé dans les CPER passés, dans les aménagements – alors, on n'a pas parlé du plan d'électrification qu'il y a eu par exemple en Bretagne, il y a eu beaucoup de choses qui ont été faites.

Voilà, ce sont des choses qui se font aussi pas à pas, et on se projette là dans un horizon assez lointain, et on a, c'est vrai, l'ambition que l'ensemble des projets qui ont été présentés là, à l'horizon 15-20 ans, puissent être réalisés.

Je vais laisser compléter Gérard LAHELLEC sur ce point.

#### **Gérard LAHELLEC, Vice-président en charge de la mobilité et des transports au Conseil Régional de Bretagne**

Oui, merci. Merci. La remarque de Monsieur le Président me conduit ici à rappeler pourquoi nous sommes pour la concomitance de Rennes-Nantes, Rennes-Quimper, et Rennes-Brest : nous tenons absolument à la concomitance. Un autre intervenant, tout à l'heure, a fait observer le risque qu'il y avait de voir une bipolarité métropolitaine s'établir entre Rennes et Nantes. Si nous nous mettons dans une bipolarité métropolitaine entre Rennes et Nantes qui constituerait, le moment venu, éventuellement une priorité, ceci aurait pour effet d'exclure les deux tiers du territoire de la Bretagne administrative. Et cela ne serait donc pas une bonne chose du point de vue de l'égalité territoriale, pour l'ensemble du territoire breton.

Par contre, la concomitance, le partage, je dirais même le tronc commun qui existe entre le Rennes-Nantes, le Rennes-Quimper, le Redon-Rennes, permet une mutualisation vraisemblablement avantageuse du point de vue de la rentabilité socio-économique du projet. Dès l'instant qu'il y a plus de monde à l'utiliser, c'est meilleur pour le projet lui-même.

Par conséquent, on voit bien qu'il y a un consensus assez spontané qui peut se dégager pour réaliser ce projet commun au Quimper-Rennes, Quimper-Redon, Quimper-Nantes, et Nantes-Rennes. Mais si nous faisons quelque chose pour le sud-Bretagne, nous disons : alors, il faut aussi faire quelque chose pour le nord. Et à égalité. Et les liaisons qui viendront – mais voyez-vous, il est important de rappeler, structurellement, ce pour quoi nous sommes pour cette concomitance des projets : parce que nous ne voulons pas créer de distorsion territoriale, et donc créer les conditions en même temps du souci qu'il y a de connecter l'ensemble des territoires au progrès.

C'est cela – enfin, je tiens à rappeler, c'est d'ailleurs ce que nous rappelons dans le cahier d'acteurs, etc., mais le débat, il est fait pour cela, et je crois que c'est important d'essayer de faire partager cette notion-là.

#### **Alain RADUREAU, membre de la CPDP**

Merci. Les réponses ont été longues, mais je pense que c'était important aussi, parce que les questions étaient des questions fondamentales sur l'opportunité de ce projet.

On a encore un peu de temps, donc on peut encore prévoir des interventions.

Monsieur, en blanc, avait demandé la parole avant, je crois.

Madame, là-haut, oui ?

**Maryvonne LOISEAU, retraitée**

Merci. Bonjour. Maryvonne LOISEAU.

Je crains que la métropolisation ne soit en fait l'objectif de ce projet. Dans ce document de synthèse du dossier du maître d'ouvrage, pages 12 et 13, on énumère les possibilités offertes par le projet. Sur les 6 possibilités, 3 concernent la liaison Nantes-Rennes. Et l'idée même qui a été développée aussi, c'est de mettre des infrastructures là où il y avait des gens, ce qui, me semble-t-il, est contradictoire avec l'idée d'aménagement du territoire. Vous nous avez montré une carte des projets en cours sur Brest-Quimper, les liaisons nord-sud, et d'autres liaisons. Ces projets existent depuis de très, très nombreuses années. Ces études existent et ne sont toujours pas mises en œuvre.

Donc, la crainte de voir les concentrations des moyens sur l'axe Nantes-Rennes au détriment des autres liaisons en Bretagne, me semble tout à fait une crainte justifiée quant à ce projet.

Et la métropolisation, c'est cela. C'est-à-dire : on met déjà, on va là où c'est rentable, parce qu'il y a du monde, et commercialement, cela peut aussi être intéressant, Rennes-Nantes, et on délaisse, et la crainte, c'est la désertification du reste des territoires, et en particulier de tout l'ouest de cet axe-là.

Le programme de transport n'est pas en dehors d'autres projets qui sont ces projets de métropolisation en cours dans notre pays. D'autre part, la rentabilité commerciale de la SNCF rentre en contradiction avec, c'est vrai, peut-être des lignes qui seraient utiles, mais qui ne seraient pas rentables.

Donc, ma question, c'est : vraiment, pourquoi les études qui sont menées depuis de très nombreuses années dans des liaisons dont on a parlé, à l'ouest de cet axe-là, pourquoi ces liaisons n'aboutissent pas, et ces études n'aboutissent pas à des réalisations concrètes ?

**Stéphane LEPRINCE, Directeur régional - RFF**

Donc, très concrètement, on peut parler par exemple d'une liaison, la liaison entre Brest et Quimper, avec des études qui ont été très longues. Et donc, on a volonté, très concrètement, avec l'État et la région, de réaliser des travaux dans le cadre du prochain CPER, et aujourd'hui, on est en train de s'organiser pour que ces travaux puissent avoir lieu, par exemple en 2017.

Voilà, donc, on travaille, les études sont en cours de finalisation, donc très concrètement, on est sur une échéance de réalisation, sous réserve de la contractualisation du contrat de projet Etat-Région, mais qui est annoncée dans les prochains mois, en tout cas les études sont finalisées et on planifie en ce moment-même ces travaux par exemple à cette échéance-là.

Après, c'est aussi, peut-être même aussi l'objet du débat, c'est vrai que c'est ce qu'on propose, cela répond à certaines attentes, avec des liaisons qui peuvent être plus ou moins importantes, avec – donc, c'est aussi un avis de notre part, et c'est aussi important pour nous d'entendre cela, pour adapter les réponses qui sont faites. Je crois que nous, à notre niveau, on doit faire un réseau qui répond au plus de personnes, et aux attentes. Donc, on reçoit vraiment très volontiers ce type de remarques, qui nous interpellent. Et c'est vrai que ces deux échéances, et c'est cela aussi la difficulté du débat, c'est que là, on se projette à 2030, mais d'ici là, voilà 2017, il va se passer des choses entre Brest et Quimper, et il y aura plusieurs CPER qui vont nous permettre de construire et d'avancer dans des échéances beaucoup plus courtes, parce que ce sont des projets plus modestes et qui s'appuient beaucoup plus sur l'existant. Là, quand on fait des lignes nouvelles, et bien il faut beaucoup plus de temps pour les mettre en œuvre que les travaux qu'il y a sur une ligne existante.

**Alain RADUREAU, membre de la CPDP**

Si je peux me permettre, il me semble qu'on ne répond pas tout à fait à la préoccupation de Madame, qui est quand même ce problème d'un éventuel déséquilibre entre la Bretagne de l'Ouest et la Bretagne de l'Est, pour être très caricatural.



# LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Alors, j'inclus la Loire Atlantique dans la Bretagne, ce qui va faire hurler certains, mais pour la simplification de la discussion, je pense qu'on peut le faire ce soir.

Est-ce que quelqu'un peut apporter des éléments là-dessus, ou est-ce que c'est une question qu'on laisse ouverte ?

## Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL - RFF

Au titre du projet, je crois que Gérard LAHELLEC l'a précisé, c'est qu'il y a plusieurs branches, et des branches mutualisées, et des concomitances qui sont souhaitées, ce que nous entendons, de façon à pouvoir répondre à ce type de questionnements, qui est important et dont on tient compte.

## Stéphane LEPRINCE, Directeur régional - RFF

Et puis, avant de vous repasser la parole, enfin, c'est vrai que c'est un projet de type nouveau pour nous. Quand on regarde la liaison Le Mans-Rennes, c'est une liaison entre deux villes.

Là, c'est un peu aussi la première fois qu'on fait un débat comme cela à Réseau Ferré de France, c'est un projet qui doit répondre à plusieurs villes d'un territoire. Vous voyez, ce sont des morceaux, entre là et là, ce n'est pas que Rennes-Nantes. On a vu, pour regarder l'ensemble du territoire breton, et comme cela a été souligné, après, l'amélioration qui va être donnée à l'est de la région, c'est au sein de ce territoire, comment on peut améliorer les liaisons.

Donc, ce sont des choses qui sont proposées ici, avec d'ailleurs une difficulté puisqu'on a des options pour 5 minutes ici ou là, etc. Mais, voilà, c'est avant tout un projet qui n'est pas un projet de ligne à grande vitesse, de liaison nouvelle au service d'un territoire. Et c'est vrai que là on a essayé de présenter des familles de solutions assez variées, on n'a pas non plus la prétention qu'elles soient exhaustives, et ce qu'on attend aussi, nous, Réseau Ferré de France, et c'est cela aussi l'intérêt d'un débat, c'est que les acteurs, à travers soit des réunions comme ce soir, ou à travers les cahiers d'acteurs des contributions qui peuvent être faites par les uns et les autres, il peut y avoir d'autres réponses aux attentes du territoire.

Voilà, mais en tout cas, ce n'est absolument pas un projet de ligne à grande vitesse, c'est un projet qu'on a essayé de construire avec les partenaires pour répondre à une question de développement du territoire. Et comme cela a été souligné tout au début, avec une croissance démographique juste très importante. Voilà, mais il y a certainement aussi d'autres solutions, et on est là pour les recevoir.

## Gérard LAHELLEC, Vice-président en charge de la mobilité et des transports au Conseil Régional de Bretagne

Juste un mot. Oui, merci. Non, nous voulons le Rennes-Nantes parce qu'on sait bien qu'on ne peut pas laisser le service dans l'état de délabrement dans lequel il se trouve aujourd'hui.

Mais nous ne le voulons que s'il est profitable à Quimper. Pour être tout à fait clair, c'est cela : c'est-à-dire profitable à Quimper. Et d'ailleurs, plus on mutualise et on utilise cette ligne, y compris pour les Quimpérois et les gens qui sont sur l'axe sud, plus il y a du monde à l'utiliser, et meilleur il est du point de vue de l'utilité publique du projet.

C'est cela notre objectif. Et comme nous faisons quelque chose pour le sud, nous voulons que concomitamment, on fasse aussi la même chose pour le nord.

Voilà.

## Alain RADUREAU, membre de la CPDP

Oui, juste une précision : vous avez évoqué, Madame, plusieurs fois, la rentabilité socio-économique du projet et de ses différentes branches. Dans le cadre de l'expertise qui est en cours, normalement, il a été demandé aux experts de regarder la rentabilité socio-économique des différentes branches du projet, pour voir si justement certains aspects ou certaines branches ne pèsent pas trop par rapport à d'autres. Enfin, essayer de comprendre un peu mieux comment cela se passe, ce qui peut pour une petite part répondre à vos préoccupations.

D'autres interventions ? Monsieur.

## Michel CANIAUX, délégué général de l'Association Logistique Transport Ouest

Alors, Michel CANIAUX, délégué général de l'Association Logistique Transport Ouest, ALTRO. Alors, simplement, c'est une question technique : je vois dans les temps de parcours, dans le scénario mauve, sur Rennes-Brest, il y a 10 minutes, et le scénario bleu, 11 minutes. Et je ne m'explique pas cette différence d'une minute entre un scénario où les trains vont rouler à 300 km/h, et l'autre scénario, le mauve, où il va rouler seulement à 220 km/h. Donc, je me demande pourquoi cela a été, c'est comme si le scénario mauve, ses performances avaient été exagérées. Et si oui, pourquoi ? Ou alors pourquoi y a-t-il une faible différence entre, une minute entre des trains qui circulent à 320 et d'autres à 220 ?

**Alain RADUREAU, membre de la CPDP**

Avez-vous truqué les résultats ?

Je pense qu'on répond rapidement.

**Olivier GUÉRIN, président de la CPDP**

Oui, on n'est pas, la minute, c'est un peu marginal quand même.

**Cédric LEVREL, responsable technique - RFF**

Donc, à l'appui de ma réponse, donc, l'illustration du scénario mauve. Donc, ce que vous a décrit Benoît tout à l'heure, c'est que le scénario mauve aménage entre Rennes et Lamballe le réseau existant, en visant une vitesse cible de 220 km/h, c'est le maximum d'un réseau classique. Et les résultats ont fait qu'on gagne à peu près 7 minutes, à comparaison d'un scénario bleu qui gagne 11 minutes sur une ligne nouvelle sur ce même secteur, Rennes-Lamballe. Et vous avez un aménagement complémentaire à l'est de Morlaix, le secteur du Ponthou, qui constitue une zone sur laquelle on peut gagner les 3 minutes supplémentaires qui nous permettent d'atteindre 10 minutes au global.

**Alain RADUREAU, membre de la CPDP**

Merci.

**Olivier GUÉRIN, président de la CPDP**

Donc, en réalité, pour préciser, si je comprends bien, il y a 4 minutes de différence : il y a une minute plus 3 minutes qu'on gagne par ailleurs. C'est cela – sur le même secteur, il y a 4 minutes de différence.

**Killian GASTINGER, particulier**

Oui, GASTINGER Killian, à nouveau. Je vais poser une question directement à Gérard LAHELLEC et à la région Bretagne, sur un aspect de son intervention tout à l'heure, sur les usagers. En particulier, moi, en tant qu'usager brito-phon, et accessoirement porte-parole du collectif Ai'ta !, je voudrais lui poser (mots bretons incompris à 2 :32 :43). En fait, je voulais savoir quelle serait la place de la langue bretonne, justement, dans l'aménagement des nouvelles gares. Toutes les gares seront rénovées, soi-disant. Et dans les trains également, la signalétique, les annonces sonores, etc. – quelle est la position, officiellement, de la région Bretagne, par rapport à cela ?

**Alain RADUREAU, membre de la CPDP**

Juste une remarque, je ne suis pas sûr que les gens chargés du verbatim soient capables de transcrire le breton. Mais bon, on verra bien.

Monsieur LAHELLEC, si vous souhaitez répondre.

**Gérard LAHELLEC, Vice-président en charge de la mobilité et des transports au Conseil Régional de Bretagne**

Oui, je veux bien, parce qu'il ne s'agit pas de se dérober. Ce n'est pas absolument le projet, mais bon, cela dit, évidemment que la signalétique bilingue, elle a cours dans les gares, elle a cours dans les trains, selon une charte graphique et selon le théorème de Plouaret.

## LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Donc, sachez qu'il existe un théorème en Bretagne, c'est le théorème de Plouaret. Et le théorème de Plouaret sera déployé à l'ensemble des gares de Bretagne en matière de signalétique, de signalétique bilingue, (mots bretons incompris à 2 :33 :54).

**Alain RADUREAU, membre de la CPDP**

Merci.

**Olivier GUÉRIN, président de la CPDP**

Monsieur le Vice-Président, malheureusement je ne suis pas breton, est-ce que, pour le verbatim, vous pourriez traduire, s'il vous plaît ?

**Gérard LAHELLEC, Vice-président en charge de la mobilité et des transports au Conseil Régional de Bretagne**

C'était pour sourire un peu : « ainsi seront les choses, partout ».

**Alain RADUREAU, membre de la CPDP**

D'autres questions, ou d'autres interventions ? Monsieur ?

**Jean-Yves LE POULENNEC, particulier**

Jean-Yves LE POULENNEC, je n'ai pas de responsabilité nulle part, mais je m'intéresse à ces questions-là depuis assez longtemps. Et j'espère bien, de mon vivant, voir les choses aboutir.

Je voudrais savoir, sur le projet numéro 3, la prolongation Rennes-Lamballe, est-ce qu'il a été étudié la prolongation Lamballe-Landerneau, par exemple ? Donc, on est dans la création de lignes à grande vitesse, on n'en est plus dans l'aménagement de lignes existantes, mais cela me rappelle une histoire de mon jeune temps.

J'avais 26 ans, j'avais envoyé un article, je ne sais plus, à Ouest-France, et à ma grande surprise, ils avaient pris une demi-page de leur journal pour – bon, j'étais très fier, à 26 ans. Et je parlais à ce moment-là de l'arête de poisson. Et je disais : « pour le train en Bretagne, c'est facile, il y a une arête de poisson au milieu, et toutes les gares viennent se brancher sur cette arête centrale ». Et en fait, la grande vitesse, donc c'était en 1967, donc vous voyez, à ce moment-là il n'y avait pas de 4 voies, et on n'imaginait même pas que les trains allaient rouler à 300 km/h. Sauf que je voudrais savoir si cela coûtait beaucoup plus cher d'amener la grande vitesse quasiment jusqu'à Brest ?

**Benoît FORMSTECHE, RFF**

Alors, peut-être pour répondre un peu de manière simple : en fait, donc, là dans le cadre du projet, si, on a essayé donc de répondre aux objectifs de gains de temps, de 10 à 15 minutes pour desservir la pointe bretonne, un peu plus pour la branche sud, donc on a des scénarios qui sont dans les 4 bases cantonnées entre Rennes-Saint-Brieuc, Rennes-Vannes. Si on imagine des prolongations de lignes nouvelles pour aller jusqu'au bout, vers Brest, on ne l'a pas étudié, par contre on peut vous indiquer un peu des ratios habituels de lignes à grande vitesse.

Donc, quand on est dans des zones assez peu contraintes, on est plutôt vers 15 à 17 millions d'euros du kilomètre, après on peut monter à 20 millions d'euros du kilomètre, voire un peu plus si cela devient encore plus contraignant, voilà, dans des zones de l'ouest qui sont relativement favorables.

Voilà, donc je ne sais pas si cela répond entièrement à votre question. Après, le scénario vert, effectivement, est celui qui est le plus cohérent avec la solution que vous évoquiez, d'arête de poisson, qui peut être évoquée par d'autres également. Donc, oui, qui pourrait représenter dans ce cas-là une étape de ce scénario-là. Mais on n'a pas étudié plus loin à ce stade.

**Alain RADUREAU, membre de la CPDP**

Alors, Monsieur ?

**Tristan DOUARD – Adjoint au maire de Lorient – Vice-président de l'agglomération de Lorient**

Merci. Tristan DOUART, Vice-Président de l'agglomération de Lorient, en charge du développement économique.

Je ne reviendrai pas sur ce qui a été dit, juste pour confirmer quand même des points de vue qui ont été exprimés : tout l'intérêt, l'enjeu d'une complémentarité, d'une polyvalence, d'une mixité des infrastructures, à la fois pour la grande vitesse en tant qu'ouverture à l'Europe et au monde, TER pour le dynamisme endogène de nos territoires, et le fret dont il a été question qui, ici, trouve une résonance particulière liée au port de commerce, notamment.

Sur la question des options, il me semble que la liaison Bretagne-Sud-Nantes est particulièrement importante. Je crois que le Président LAHELLEC a bien parlé sur la complémentarité de l'axe Rennes-Nantes, qui est sans doute nécessaire, mais qui ne doit pas se faire au détriment d'autres accès. Cette ligne, on va dire Bretagne-Sud-Nantes, est la ligne historique, et qui est une ouverture stratégique pour l'ensemble du territoire sud-Bretagne, milite à notre sens pour le renforcement des axes autour de Redon, c'est-à-dire les axes Quimper-Redon ou en tout cas, ou Rennes-Redon et Redon-Nantes, de façon à laisser ouverte la voie de la Bretagne-Sud vers Nantes. Ce qui, à notre sens, est un élément défavorable pour l'option bleue et verte, pour prendre les codes couleur. Et, par ailleurs, nous partageons aussi cette vision « solidaire » d'un tracé qui permettrait de relier au mieux les territoires occidentaux, c'est-à-dire – vous avez déjà répondu en partie à ces questions, l'axe vers Brest en direct via la Bretagne-Sud, et puis l'amélioration de façon générale de la performance de l'axe Bretagne-Sud.

Voilà, merci.

#### **Alain RADUREAU, membre de la CPDP**

Merci, c'était plus un témoignage qu'une question, je pense.

Donc, est-ce qu'on a d'autres interventions ? Je vois Monsieur, là-haut. Et Monsieur, là-bas.

#### **Patrice BOUDET, particulier**

Toujours Patrice BOUDET, excusez-moi, pour une seconde fois, mais c'est le débat qui me fait réagir.

Tout à l'heure, le Président de la commission a soulevé effectivement une question qui me paraît essentielle : ce sont les capacités de financement dans une période un petit peu difficile. Alors, je me pose une vraie question : est-ce qu'effectivement, aujourd'hui, les difficultés, la raréfaction de l'argent public, et on le voit bien à tous les niveaux, vont peser dans les choix que prendra demain la commission, ou vont peser dans les choix que vous serez amenés à faire ?

Je dis cela d'autant plus précisément qu'on a connu ces derniers temps différents projets de SNIT, qui s'appelaient les Schémas Nationaux d'Infrastructures de Transports, qui ont abouti ces derniers temps à un autre SNIT, et on a vu que cela a été effectivement les financements, les capacités de financements, qui ont pesé effectivement sur les choix qui ont été définitivement arrêtés.

Alors, moi, je m'inquiète un peu, c'est qu'on parle à 2030, et que si effectivement déjà on se dit qu'il faut que les capacités de financements aujourd'hui soient prises en compte pour 2030, je pense que le projet, je le crains, quoi. Je ne dis pas qu'on pourrait déjà pratiquement l'arrêter, mais je crains qu'effectivement on ne se pose pas en perspective.

Alors, quand tout à l'heure il a été aussi précisé que les CPER vont abonder, quelque part, je rappellerai simplement qu'en 2014, le CPER, il n'est toujours pas signé, et il n'y a toujours aucun financement pour le CPER 2014-2020.

Voilà, je ne voudrais pas tempérer les ardeurs, mais je crains qu'effectivement il nous faille un peu voir un peu la vraie situation.

Donc, c'était un constat, ce n'était pas une question, vous l'avez bien compris.

#### **Alain RADUREAU, membre de la CPDP**

Juste une remarque tout de même, la commission dans son ensemble, et son Président en particulier ne se prononcera pas sur le financement. Nous ne nous prononçons sur rien, nous ne faisons que relater les inquiétudes et les arguments que vous avez développés. Et cette inquiétude, effectivement, quant aux possibilités de financements, figurera dans notre compte-rendu du débat, mais cela s'arrêtera là.

#### **Stéphane LEPRINCE, Directeur régional - RFF**

Dans la partie des financements, c'est totalement dans le rôle de l'État de donner des orientations. Il y a une commission mobilité 21, qui a réorienté la politique de l'État dans le développement du ferroviaire, et qui a clairement affirmé que ce projet de liaison nouvelle Ouest-Bretagne-Pays-de-la-Loire était à mettre dans une deuxième échéance, après une première échéance prioritaire comme les travaux en cours, mais à partir de 2030. Donc, on est dans cette perspective-là, et on peut souligner qu'à travers le Pacte Breton qui a été signé fin 2013, ce projet aussi est un projet d'aménagement pour la Bretagne, qui a été porté par le territoire.

Donc, ces orientations-là sont dans un contexte économique tel qu'on le connaît, mais c'est aussi le rôle de l'État de donner des orientations, et ce projet s'inscrit aujourd'hui dans les orientations fixées par l'État, et qui ont été rappelées à l'issue de la commission mobilité 21.

#### **Alain RADUREAU, membre de la CPDP**

Merci. Monsieur, au cinquième rang, demande la parole depuis un moment.

#### **Yves ROBIN, particulier**

Oui, donc Yves ROBIN, je réinterviens. C'est à propos des trains inter cités : comment ils s'intègrent dans le futur ? Ensuite, il y a le problème, s'il y a plusieurs opérateurs ferroviaires dans ce schéma futur ? Tout à l'heure, on a évoqué des contournements de Quimperlé et Rosporden, est-ce que ce sont des contournements à voies doubles ou à voies uniques qui sont envisagés ? Et enfin, je rejoins le Vice-Président de Lorient, à propos de la desserte Sud-Bretagne vers Nantes : s'il y a une ligne Rennes-Nantes directe, où se fait la connexion avec la ligne nouvelle pour Sud-Bretagne vers Nantes ?

#### **Benoît FORMSTECHE, RFF**

Oui, alors, pour prendre les questions dans l'ordre : les TET, comment ils s'intègrent dans le futur ? Là, je pense que vous avez compris qu'on était dans des solutions techniques à l'horizon 2030 où on présente les services de manière générale, le TER, le TGV – donc, en fait, on offre des possibilités de circulation, et en tout état de cause on n'est pas antinomique et que les services TET qui existent actuellement...

#### **Olivier GUÉRIN, président de la CPDP**

Vous pouvez préciser, TET ?

#### **Benoît FORMSTECHE, RFF**

Oui, TET, donc trains d'équilibre du territoire. C'est le nouveau nom pour les trains inter cités, voilà.

Voilà, je pense qu'on ne peut pas en dire beaucoup plus. Cela rejoint un peu la deuxième question sur les nouveaux opérateurs : comment cela s'organise ? Voilà, RFF, en tant que gestionnaire de l'infrastructure, ouvre son réseau à tous les opérateurs autorisés à ce moment-là, donc on ne peut pas en dire plus que ce qu'on a pu dire jusqu'à présent.

Pour les contournements, toutes les opérations, tous les contournements proposés et les ajouts possibles sont systématiquement à doubles voies. Sinon, il a été regardé les possibilités de les mettre à voies uniques pour peut-être diminuer le coût ; on se rend compte que c'était en, que cela fonctionnait assez difficilement. On n'arrivait pas à le faire. Donc, c'est bien à doubles voies.

Et après, on peut peut-être revenir sur la carte par exemple du scénario bleu, sur les connexions – alors, ce n'est pas très précis sur ces grandes cartes, sur le Rennes-Nantes, par rapport à la connexion au réseau existant, qu'on soit sur l'option Nord-Vilaine ou Ouest-Vilaine, vous avez les deux qui apparaissent là sur la carte, systématiquement on se connecte au réseau, soit un peu à l'est de Redon, soit au sud si on passe – voilà. Et donc, tous les mouvements sont possibles pour les missions actuelles. C'est-à-dire qu'un train qui fait Nantes-Quimper prend par exemple l'option bleue, passe par l'aéroport, et vient se connecter au niveau de Redon, et dessert Redon, et continue sa desserte après vers Vannes, Lorient, Quimper. Le Rennes-Nantes qui est actuellement sans arrêt, parce qu'il en existe qui passent par le, pour parler sur les raccordements ferroviaires, par Saint-Nicolas-de-Redon, précisément, donc ils ne desservent pas la gare de Redon, continuent à être sans arrêt et passent donc en pleine ligne. Et les TER par exemple Rennes-Quimper,



rapides, type Rennes-Redon-Vannes-Auray-Lorient-Quimper, empruntent la ligne nouvelle entre Rennes et Redon, se connectent à Redon, et continuent leur parcours sur la ligne classique.

Donc, le projet tel qu'il est proposé, il faut bien remarquer qu'il y a des zones de raccordements partout, et donc tous les services opérés actuellement sont possibles avec le projet futur, et ce qui est l'essentiel des services rapides ou inter villes, quasiment tous même, bénéficient de gains de temps sur tout ou partie de leur parcours.

**Alain RADUREAU, membre de la CPDP**

4 questions, vous avez eu 2 réponses précises, et 2 plus aléatoires qui sont liées à l'état du projet par rapport à la réalité de 2030.

Est-ce qu'on a d'autres interventions ou d'autres questions ?

Monsieur ?

**Joël BOUGLOUAN, particulier**

Oui, Joël BOUGLOUAN. Ce ne sont pas des questions, c'est une intervention. Si j'ai bien compris les propos tenus jusqu'à maintenant, il y a deux aspects qui entrent en ligne de compte : un aspect gain de temps pour le voyageur, et un aspect possibilités d'ajouter des trains en circulation.

Autant je trouve que le deuxième aspect, et une des diapos montrées me paraissait assez convaincante, autant donc, je suis sensible à ce deuxième aspect de pouvoir avoir plus de trains en circulation sur le territoire, autant il me semble qu'il faut qu'on s'interroge sur cette recherche permanente du gain de vitesse. Je ne suis pas convaincu, et encore moins à l'horizon 2030, que cela reste une préoccupation majeure de nos concitoyens. C'est vrai que, les dernières décennies, on a assisté à cette volonté permanente de gagner du temps, et même de gagner du temps en faisant plusieurs choses en même temps, en voyageant et en travaillant, ou en travaillant plutôt quand on voyage, etc. Je suis étonné que dans ce débat, on ne s'interroge pas fondamentalement sur cette question, sur cette valeur, et sur : pourquoi cette recherche permanente, aujourd'hui, de ce gain de temps ?

Donc, pour conclure : oui à une réflexion sur comment améliorer le réseau pour pouvoir avoir plus de trains en circulation et pouvoir permettre à plus de gens de pouvoir utiliser le train ; beaucoup plus de réticence sur cette volonté permanente de gagner ici 2 minutes, de gagner là 5 minutes, pour au final, je ne sais pas trop dans quel but.

Merci.

**Alain RADUREAU, membre de la CPDP**

Merci pour cette réflexion un peu philosophique sur le temps. Je précise que ce n'est pas la première fois que quelqu'un aborde cette question dans le débat, mais on peut aussi reposer votre question d'une autre façon : est-ce que le projet serait radicalement différent si on voulait augmenter la capacité sans forcément augmenter la vitesse ?

En une minute.

**Benoît FORMSTECHE, RFF**

Oui, en une minute – je vais voir si, je pense que je ne retrouverai pas la diapositive, mais, ce qu'on a comme solutions, on va dire, techniques, pour augmenter la capacité, elles sont de deux ordres. C'est assez simple : à partir du moment où les deux voies ne permettent pas de faire circuler davantage de trains, les deux options sont rajoutées des voies ou créer une ligne nouvelle.

Donc, quand on rajoute les voies, qu'on crée une troisième voie par exemple, ou une quatrième voie si c'est nécessaire, le long de la ligne existante, donc on, généralement, là on augmente nécessairement la capacité. On ne touche pas aux performances puisque généralement on suit le même profil de ligne donc on est aux mêmes performances de temps de parcours. Par contre, ce qu'il faut voir, c'est que, donc là, dans le cadre du projet, cela n'a pas été étudié, mais des aménagements de mises à trois voies ou à quatre voies, sur des lignes existantes, qui généralement traversent des zones parfois habitées ou urbanisées à proximité, peuvent se révéler techniquement aussi compliquées à réaliser, et se

traduisent par des coûts parfois – alors, suivant les zones, il y a des zones simples et des zones compliquées, où on est sur des coûts proches de coûts de lignes nouvelles, ou on s'en approche sensiblement.

Donc, des aménagements purement capacitaires seraient, je pense, peut-être un peu moins chers qu'un projet de ligne nouvelle, mais, et encore c'est à vérifier suivant les zones : entre Rennes et Redon, la configuration de la ligne est très compliquée puisqu'elle longe la Vilaine directement sur le chemin de halage, et on sait que c'est complètement, enfin, compliqué d'ajouter des voies à certains endroits, voire impossible.

**Alain RADUREAU, membre de la CPDP**

Merci, il est presque 22h.

Je prends éventuellement une dernière question ou un dernier témoignage.

Bon, et bien puisqu'il n'y en a pas, je vais conclure cette soirée, en vous remerciant d'abord de votre présence. En vous remerciant aussi pour la qualité du débat que nous avons pu avoir ce soir.

Je remercie nos intervenants, mais vous avez participé pour beaucoup à cette qualité, par l'intérêt, la diversité et la pertinence de vos questions.

Je rappelle que vous pouvez poursuivre le débat sur internet. Plus de 7500 visiteurs différents sont déjà venus sur ce site ; on y trouve 35 avis, 20 commentaires, et beaucoup de discussions. 73 questions ont été posées, 35 réponses seulement fournies, mais le maître de l'ouvrage va accélérer un petit peu. On a aussi des points de vue et contributions. On a des amis et des abonnés sur Facebook et Twitter. Donc, le débat continue sur le site du débat, et je souhaite que vous puissiez y participer pour prolonger ces discussions et aussi pour profiter des réflexions qu'a pu susciter en vous le débat d'aujourd'hui, en amenant de nouvelles choses.

Je vous remercie encore, rendez-vous le 15 octobre à Lamballe – c'est demain – pour une réunion thématique sur l'agriculture et l'emprise foncière. Je pense que les Lamballais parleront d'emprise foncière et d'agriculture, mais parleront aussi du problème spécifique de Lamballe ; une réunion à Morlaix le 5 novembre, qu'annonçait notre Président tout à l'heure, consacrée au fret ferroviaire ; et une réunion générale à Pontivy, pour examiner avec les habitants de cette région les problèmes du désenclavement de la Bretagne intérieure.

Je vous remercie, et je vous souhaite une bonne fin de soirée.

*(Clôture de la réunion à 22 h 00)*

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