

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire**VERBATIM DE LA RÉUNION PUBLIQUE D'OUVERTURE****Brest, le 17 septembre 2014, 19 h à 22 h****En tribune****Commission particulière du débat public :**

Olivier GUÉRIN, président

Michel MORIN, membre

Maîtrise d'ouvrage :

Arnaud GODART, RFF

Benoît FORMSTECHE, RFF

Stéphane LEPRINCE, RFF

Cédric LEVREL, RFF

Antoine FRÉMONT, RFF

Sophie DANET, responsable de l'antenne de RFF à Rennes, en charge des questions de fret

Intervenants :

François CUIILLANDRE, maire de Brest

Claire GUIHENEUF, directrice de l'Adeupa

Françoise LELANN, directrice d'Investir en Finistère

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Olivier GUERIN

Bonsoir, notre réunion est retransmise par internet, alors je vous propose de commencer à l'heure. Je suis président de la commission particulière de débat public qui anime ce débat, avec les membres, Michel MORIN, qui animera le débat lui-même ce soir, Martine PATTOU qui est avec moi à la tribune et en salle, il y a d'autres membres, notamment, Paola OROZCO-SOUEL. Cette réunion commencera par une intervention sur le débat public, RFF présentera son projet, nous ouvrirons une discussion avec un temps de questions et de discussions après et dans un second temps, il y aura une présentation qui sera faite à la fois sur les problèmes de mobilités et de développement économique et je laisse d'abord la parole à Monsieur le Maire qui nous accueille ici. Monsieur le Maire, merci de votre accueil.

François CUILLANDRE, maire de Brest

Mesdames, Messieurs, chers amis, je suis heureux de vous accueillir ce soir à Brest, au petit théâtre du Quartz, pour ce moment important que constitue la phase de débat public autour du projet de nouvelles liaisons ferroviaires en Bretagne et Pays de Loire. C'est le projet dit LNOBPL, pour reprendre le jargon, presque déjà passé dans le langage courant et je crois que c'est bon signe. Mon propos introductif sera bref puisqu'il m'a été accordé 3 minutes pour une réunion devant durer - j'ai vu les documents de la commission, devant durer soit 3h, soit 3h03 – 3 heures, ça me va, 3h03, c'est 3 minutes de trop c'est l'objet du débat. Alors ce débat est, au delà des plaisanteries, un débat important, il est essentiel que tous les acteurs de notre territoire s'en saisissent d'une manière ou d'une autre, ce soir, mais à d'autres occasions. Il est important car ce projet engage notre avenir. Ce dossier, vous le savez s'inscrit dans le cadre du grand projet stratégique ferroviaire Bretagne à grande vitesse qui est lourd d'enjeux. À travers lui, c'est d'accessibilité, de mobilité, de développement économique, d'aménagement du territoire, dont nous allons parler, l'accessibilité, c'est-à-dire l'attractivité du territoire et la qualité de vie de ses habitants. L'objectif est connu et il est reconnu d'intérêt national avec le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIAT) de décembre 2003, soit il y a plus de 10 ans. Il s'agit de placer les villes de Brest et de Quimper à 3 heures de Paris. Entre nos deux villes finistériennes – je crois qu'il y a un débat demain soir à Quimper –, le dossier est commun et les intérêts sont liés. La pointe du Finistère est géographiquement isolée, rendant plus difficile la performance des connexions avec les autres territoires français ou européens. L'Ouest breton reste dynamique, malgré les aléas, et ce dossier est pour nous un enjeu fondamental de notre développement.

Une première étape va être franchie en 2017, avec la mise en service de la ligne nouvelle entre Le Mans et Rennes. C'est important, et je crois qu'il serait inconcevable de bouder notre plaisir. Le cap des 3 heures en vitesse commerciale avec deux arrêts intermédiaires ne sera pas atteint. C'est tout le sens du grand projet LNOBPL et l'objectif de placer Brest et Quimper avec deux arrêts intermédiaires – j'y reviens – à 3 heures de Paris et des interconnexions européennes constitue la priorité centrale.

Dans quelques instants, une présentation globale du projet va nous être faite par Réseau Ferré de France (RFF). L'effectivité de l'objectif des 3 heures est, je crois, incontournable : il ne doit y avoir ni doute, ni incertitude. C'est la raison pour laquelle, après quelques échanges avec des acteurs publics concernés – notamment, mais pas seulement, les membres du pôle métropolitain Bretagne-Pays-de-la-Loire, nous allons publier un cahier d'acteurs. Nous sommes un certain nombre à nous positionner – excusez-moi de vous le dire d'entrée – pour un scénario bleu aménagé.

Ce faisant, j'anticipe sur un débat que je souhaite le plus fructueux possible. Merci à vous et bonne soirée. Et merci d'avoir préféré ce débat à un match de football qui opposait le Paris-Saint-Germain à l'Ajax d'Amsterdam.

Michel MORIN, membre de la CPDP

Merci, M. le Maire de Brest.

Quelques mots en introduction avant d'entrer dans le vif du sujet, pour vous rappeler le cadre réglementaire du débat public, les grands textes de la convention d'Aarhus de 1998, la Charte de l'environnement et son article 7 dans notre Constitution et, enfin, le Code de l'environnement, qui institue notamment les pouvoirs de la Commission nationale du débat public (CNDP). Par le débat public, il s'agit de faire en sorte que les citoyens soient le mieux informés possible et participent en amont à l'élaboration des grands projets, notamment du type de celui que nous examinons aujourd'hui.

C'est donc la Commission du débat public qui régit ce débat, dont les principes sont doubles : il s'agit pour le public d'être informé le mieux possible des objectifs du projet, de ses principales caractéristiques et de son opportunité. Il s'agit aussi

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

de faire en sorte que ce débat public se déroule en amont du projet pour qu'il puisse ensuite influencer effectivement sur ce projet. Il s'agit donc de répondre aux questions suivantes : Est-ce que les objectifs du projet sont bons ? Est-ce que ses caractéristiques sont adaptées et, *in fine*, est-ce que son opportunité est assurée ?

Pour organiser ce débat, la Commission nationale du débat public nomme une commission particulière. Cette commission particulière (CPDP), présidée par M. Olivier GUÉRIN, qui vous a parlé tout à l'heure, est totalement indépendante de tout lien avec RFF et de toute autre partie prenante dans le projet. Elle est neutre et n'a pas d'avis à donner sur le projet. Elle est là pour organiser ce débat. Pour ce faire, la CPDP organise le débat pour permettre au public d'être informé le mieux possible, de poser des questions, et elle s'assure que les réponses sont données par le maître d'ouvrage de la manière la plus complète et la plus précise. C'est le principe de transparence. Il y a un autre principe, qui est le principe d'équivalence, c'est-à-dire que tous les intervenants sont placés sur le même pied dans la même situation. Enfin, le troisième principe est l'argumentation : il ne s'agit pas de faire du lobbying, il ne s'agit pas de critiquer pour critiquer ou d'approuver pour approuver, il s'agit d'argumenter les positions qui sont prises.

Le rôle de la CPDP est donc d'animer le débat et de faire en sorte, comme je l'ai dit, que les questions et les réponses soient apportées. Pour ce faire, c'est bien entendu le maître d'ouvrage qui a constitué le dossier, c'est le maître d'ouvrage qui va vous le présenter rapidement et c'est lui qui pourra répondre à vos questions. Ensuite, à l'issue du débat, il y aura une décision de continuer ou non le projet, de l'amender ou non, mais ça, ce sera après le débat.

Ce débat a lieu pendant 4 mois, du 4 septembre au 3 janvier, avec 16 réunions publiques et un atelier. Ici, c'est la deuxième réunion publique à Brest, après la réunion d'ouverture de Rennes. Dans chaque débat, il y a bien sûr une présentation globale du projet et les questions à ce sujet ; il y a aussi un certain nombre de thématiques. La thématique de ce soir est « mobilité et développement économique » ; demain, à Quimper, ce sera « aménagement du territoire ». Ainsi, un certain nombre de thématiques sont abordées, dont certaines ne le seront qu'en fin de parcours, notamment sur la rentabilité socio-économique, la liaison Nantes-Rennes et le fret, parce que la Commission nationale a demandé que des expertises complémentaires soient menées et le résultat n'en sera connu que dans quelques semaines.

Ce débat a lieu aussi sur internet. Vous trouverez sur le site l'ensemble des informations, ainsi que les études qui ont été réalisées en amont avant que le projet ne soit élaboré. Est mis en place un système de questions/réponses pour poser des questions ; le maître d'ouvrage y répond et la CPDP veille, comme je l'ai dit, à ce que ces réponses soient précises et complètes. Vous avez des espaces de discussion, des points de vue dans les cahiers d'acteurs et, pour certaines, dont celle de ce soir, une transmission sur internet en direct.

La Commission a souhaité également impliquer les étudiants dans le débat et autour du débat, de façon à avoir un autre éclairage et aussi d'autres participants. Elle a donc passé des accords avec les universités de Rennes, Nantes et l'UBO.

La Commission nationale souhaite qu'il y ait une évaluation du débat. Pour ce faire, vous avez eu un questionnaire, qui vous a été donné à l'entrée. Nous vous remercions de les renvoyer, car c'est très important pour la Commission d'avoir un retour sur la manière dont les diverses initiatives qui ont été prises ont été fructueuses ou non. Vous pouvez également donner vos appréciations sur internet.

À l'issue du débat, quelles suites ? Le débat dure donc 4 mois. Dans les 2 mois suivant la clôture, comme vous le voyez, un compte rendu est établi et la Commission nationale rédige le bilan. Le maître d'ouvrage dispose ensuite de 3 mois pour prendre une décision quant à la poursuite ou non du projet.

Pour ce qui concerne la réunion de ce soir, il y aura deux grandes parties : d'abord une présentation globale du projet par RFF pendant une vingtaine de minutes, suivie pendant à peu près une heure d'abord de questions et ensuite d'avis. Je vous signale que les questions qui sont précises, qui sont posées au maître d'ouvrage sur le dossier, durent une minute. Je vous demande de respecter ce temps pour que chacun puisse s'exprimer. Ensuite, les avis, qui sont argumentés, eux, durent au maximum 3 minutes. Il y a donc une période de présentation pendant 1 heure, ensuite des questions et, ensuite, des débats. Après quoi, nous passerons à la deuxième partie de cette réunion sur la thématique « mobilité et développement économique », avec une intervention de Madame GUIHENEUF, Directrice d'Adeupa, et une intervention de Madame LELANN de l'association Investir en Finistère. Après quoi, de nouveau pendant une heure, vous aurez la parole pour vous exprimer, poser des questions ou formuler des avis.

Voilà ce que je voulais vous dire. Vous pouvez également poser des questions par internet si vous le souhaitez : elles

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

sont répertoriées ici. Et également par écrit : on va vous distribuer des petits formulaires qui permettent de poser des questions par écrit. Il y a donc des questions directement orales par écrit ou par internet. Pour ce qui est des questions orales, ce que je vous demande et ce que demandent les intervenants, c'est de bien vouloir vous lever pour poser votre question, de façon à ce qu'on puisse mieux focaliser et mieux comprendre l'objet de cette question.

Je passe maintenant la parole à Réseau Ferré de France : d'abord Monsieur LEPRINCE et ensuite Monsieur GODART et Monsieur FORMSTECHEER entreront plus dans le détail.

Stéphane LEPRINCE, RFF

Bonsoir à toutes et à tous. Merci de me donner la parole pour cette deuxième réunion, ce soir, dans le Finistère, consacrée au débat public Ligne nouvelle Ouest Bretagne-Pays-de-la-Loire.

C'est tout un symbole d'être ici ce soir pour cette deuxième réunion située à l'extrême ouest de la France, où la question de l'accessibilité est vraiment essentielle. C'est même l'objet d'un long débat pour vous, d'un long combat mené par les acteurs du territoire, et nous en sommes bien conscients à Réseau Ferré de France. Pour les acteurs économiques en particulier, on sait que l'objectif des 3 heures – Monsieur le Maire, vous l'avez rappelé – est essentiel. Dès 2017, vous le savez, la ligne à grande vitesse Le Mans – Rennes permettra de faire déjà des trains Paris-Brest en 3 h 10. Ce projet LNOBPL, qui vient en complément de cette ligne, est une certaine façon pour vous, je pense, de voir aboutir des années d'effort.

Avant de laisser la parole à Arnaud GODART et Benoît FORMSTECHEER, qui vont vous présenter de façon détaillée le projet, je souhaiterais dire deux mots du contexte ferroviaire.

Vous savez qu'une réforme du système ferroviaire a été votée cet été au Parlement. Elle va se traduire par la construction d'un groupe public intégré au début de l'année prochaine. Dans ce cadre, RFF va intégrer la SNCF et, avec les équipes de l'infrastructure de la SNCF, va constituer l'entreprise SNCF Réseau. Ainsi, je pense que nous disposerons ensemble de tous les moyens pour mieux répondre au territoire, et en particulier à travers des projets comme celui-ci, mais aussi au quotidien : nous l'espérons pour vous, acteurs du territoire.

Ensuite, vous savez que ce projet figure parmi les orientations du Parlement, *via* le pacte d'avenir qui a été signé en fin d'année dernière et aussi à travers le plan Investir pour la France lancé par le Premier ministre en juillet 2013, qui reprenait les préconisations du rapport Mobilité de la commission Mobilité 21. Cette commission Mobilité 21 recommandait par ailleurs de faire des transports du quotidien une priorité. À ce titre, je voudrais souligner deux choses :

– D'abord dans la région, c'est déjà, je pense, une réalité. Les équipes de la région et de SNCF Mobilité travaillent au quotidien sur ce point et nous, côté réseau, depuis 10 ans, je pense que nous avons fait beaucoup de travaux sur le réseau : nous avons modernisé ce réseau, qui est évidemment ancien, à peu près 150 ans. D'ailleurs, ce week-end, à Châteaulin, va être fêtée cette date importante. Ce réseau a besoin d'être modernisé. Nous faisons beaucoup de travaux. En 3 ans et depuis ces trois dernières années, nous avons doublé les investissements sur le réseau en région Bretagne et Pays de la Loire, ce qui correspond à peu près à 400 millions d'euros d'investissements par an sur ces deux régions, donc le périmètre du débat public. D'importants travaux ont été réalisés sur Rennes-Brest et Rennes-Quimper. Nous faisons aussi des travaux, au-delà de la LGV, de raccordement de cette LGV. Vous savez qu'il y a aussi des travaux en ce moment même sur Rennes-Redon, sur Plouaret-Lannion, sur Guingamp-Carhaix, et aussi dans beaucoup de pôles d'échange. Pour l'arrivée de cette LGV en 2017, à peu près 85 % du réseau structurant breton sera remis à neuf, et ce, évidemment, pour accueillir dans les meilleures conditions le TGV en 2017, ici même.

– Dans un deuxième point, je voudrais insister aussi sur ce réseau classique, qui est vraiment l'ossature du réseau ferré national et qui n'est pas, selon nous, à mettre en opposition, évidemment, avec le réseau à grande vitesse. Très concrètement – Arnaud et Benoît vous l'expliqueront –, d'une part, en développant le réseau à grande vitesse, on libère de la capacité sur le réseau classique et, évidemment, on renforce l'attractivité du réseau secondaire avec les gains de temps de parcours sur les longues distances. Pour nous, modernisation et développement du réseau sont donc bien complémentaires. Je pense que le projet – et nous avons essayé de vous le présenter ainsi ce soir – en est la parfaite illustration. C'est un projet un peu nouveau, nous ne faisons plus maintenant des projets pour relier deux villes en elles ; ce projet a la particularité d'être un projet de tout un territoire et avec des effets multiples.

Je terminerai en espérant que vous serez très nombreux – vous l'êtes ce soir, mais pas seulement – à vous exprimer au

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

cours de ces débats. Les équipes de Réseau Ferré de France, et donc de SNCF Réseau demain, attendent beaucoup de ces échanges et de vos contributions pour dessiner et mettre en œuvre demain un réseau qui répond encore mieux à vos attentes. Pour nous, 2030 est un peu demain, alors je vous souhaite un bon débat ce soir. Merci de votre attention.

Arnaud GODART, RFF

Bonjour à tous. Je suis Arnaud GODART, le chef de mission du projet LNOBPL (liaison nouvelle Ouest Bretagne-Pays-de-la-Loire) pour RFF. À ce titre, je pilote l'équipe en charge des études à RFF. Je suis accompagné de Benoît FORMSTECHE, mon adjoint, qui répondra tout particulièrement à vos questions techniques. Dans la salle également, des collègues experts RFF-SNCF pourront intervenir pour vos questions les plus précises. Avant de commencer, je souhaite vraiment insister également sur l'importance de ce débat public, de façon à pouvoir construire ensemble ce projet. Rien n'est figé, nous pouvons l'améliorer et en confirmer l'opportunité.

Nous allons vous présenter les schémas d'aménagement mais, avant, il est important de bien préciser le contexte et les objectifs du projet, et tout d'abord ses caractéristiques. En termes de géographie, le projet concerne les axes Rennes-Brest, Rennes-Quimper, Nantes-Rennes et Nantes-Quimper. Il se caractérise – et c'est extrêmement important – par une connexion sur le réseau existant. Il est important de rappeler que le réseau existant a fait l'objet de nombreux travaux, dont Stéphane LEPRINCE a parlé. On peut citer Rennes-Brest Rennes-Quimper phase 1, qui est en cours d'achèvement à présent et dont il faut tirer profit. Nous pouvons aussi, avec les partenaires, évoquer les pôles d'échanges multimodaux, en cours de travaux, planifiés ou en cours d'étude, sur lesquels il s'agit aussi de capitaliser. Ceci est important dans un contexte où il s'agit également de tenir compte des infrastructures autres que ferroviaires (aéroportuaires, routières) de façon à tirer profit aussi, en termes de déplacements, de ces autres modes dans un contexte d'intermodalité. On peut bien sûr penser à la RN 164, avec les investissements réalisés et à venir.

Nous avons un projet situé à l'ouest de Nantes et Rennes. Là aussi, il y a une cohérence d'aménagement avec le projet de LGV Bretagne-Pays-de-la-Loire en cours de construction, dont la mise en service est prévue en 2017. Nous y reviendrons. Il s'agit d'un projet qui concerne quatre types de déplacement : vers Paris, vers l'Europe et un projet de territoire visant à rapprocher les villes du territoire les unes les autres. Nous sommes aujourd'hui à Brest : il s'agit des liaisons Brest-Rennes, Brest-Nantes, pour n'en citer que quelques-unes, ceci aussi en permettant des connexions avec les régions limitrophes.

Le quatrième niveau de déplacement concerne les déplacements de proximité, et particulièrement Nantes et Rennes.

Ce projet est à l'horizon 2030, ce qui peut paraître lointain mais qui, en fait, est très court à l'échelle d'un projet ferroviaire. Le temps d'étude pour ce type de grand projet nous conduit très rapidement à 2030, ce qui nous donne aujourd'hui l'occasion de pouvoir en débattre en amont en toute sérénité.

Pourquoi le projet ? Quelles sont les motivations profondes de ce projet ? Trois messages. Il s'agit tout d'abord d'un constat démographique. La région Bretagne et la région Pays de la Loire sont des régions dynamiques en termes de population : la démographie y est deux fois plus importante que la moyenne nationale. Il s'agit d'un enjeu économique, de maintien de l'attractivité, dû notamment à une position géographique relativement excentrée à l'échelle européenne, qui a trouvé des réponses dans le passé avec le combat dont parlait Stéphane LEPRINCE au travers des lourds investissements déjà réalisés, mais qui mérite encore des efforts. La cohésion territoriale est le troisième enjeu d'aménagement, pour développer de manière équilibrée et renforcer la coopération entre les différents territoires et le réseau de ville. Ceci a des implications directes sur le transport, et le transport ferroviaire en particulier. Mécaniquement, il y aura plus de déplacements en 2030, 2040, sur tous les modes, et des déplacements aux différentes échelles que nous situions précédemment.

Ceci envoie une exigence de deux ordres. Je vais passer un tout petit peu de temps, parce que ce sont deux critères qui, nous le verrons, sont essentiels et seront largement étudiés dans la suite de l'exposé. Il s'agit du temps de parcours et de la capacité. La capacité est le nombre de trains que nous pouvons faire passer en une heure sur le réseau. Ces deux facteurs sont déterminants pour évaluer la performance du réseau. Or, nous savons aujourd'hui que le réseau actuel, en 2030, ne sera pas en mesure de répondre aux besoins que nous venons d'identifier.

Forts de ce constat en termes d'enjeux, notamment du territoire, économiques et démographiques, les partenaires ont fixé des objectifs. Ces partenaires, rappelons-les, sont l'État, les deux régions Bretagne et Pays de la Loire, les quatre

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

départements bretons et les trois métropoles (Brest, Rennes et Nantes) ainsi que, bien sûr, Réseau Ferré de France. Depuis 2010, au travers de nombreux comités de pilotage et comités techniques, les partenaires ont défini cinq objectifs, que je vais vous présenter à présent :

- le premier objectif est d'améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne, mettre Brest et Quimper à 3 heures de Paris ;
- le second est de renforcer le réseau inter-villes et l'irrigation des territoires, ce que nous évoquons tout à l'heure en améliorant le réseau inter-villes, les connexions entre les villes du territoire, au sein du territoire ;
- le troisième objectif est de rapprocher les capitales régionales Nantes et Rennes, d'améliorer les fréquences et de réduire les temps de parcours ; il s'agit de desservir le futur aéroport du Grand-Ouest, ceci pour l'ensemble des utilisateurs des deux régions ;
- enfin, le quatrième objectif est de dégager des possibilités d'évolution à long terme du réseau, en termes de capacité (nombre de trains possibles), ceci au bénéfice des trains de voyageurs, mais également des trains de fret.

Réseau Ferré de France, sur la base de ces cinq objectifs, a évalué le réseau, sa capacité à répondre aux objectifs, et proposé des solutions de façon à permettre au réseau de répondre à ces objectifs à l'horizon 2030. Ces objectifs concernent donc, au vu des enjeux, l'horizon 2030. D'ici là, nous n'attendons pas, bien sûr : 2017 sera, comme Stéphane LEPRINCE l'a rappelé, un point important, avec la mise en service de la liaison à grande vitesse Bretagne-Pays-de-la-Loire entre Le Mans et Rennes, qui bénéficiera à la Bretagne tout entière avec un gain de 37 minutes, ceci intégré dans l'effort Bretagne grande vitesse. En parallèle, il y aura des améliorations et des travaux sur le réseau classique. Nous avons évoqué tout à l'heure Rennes-Brest Rennes-Quimper phase 1 ; nous pouvons parler actuellement de Rennes-Redon en cours de travaux, de Plouaret-Lannion, de Carhaix-Guingamp, des études sur Brest-Quimper en cours, de nombreux travaux qui améliorent le réseau existant. Ils seront complétés par ailleurs par un programme national, le grand plan de modernisation du réseau, avec une déclinaison régionale pour les prochaines années, qui constitue la priorité pour RFF, notamment vis-à-vis des trains du quotidien, de façon à améliorer la fiabilité du réseau et la régularité des trains.

Malgré ces efforts, des limites sur le réseau sont constatées pour 2030. Quelles sont ces limites ? Nous avons vu deux critères importants : la capacité et les temps de parcours. Je vous propose de voir ces limites, en commençant par les temps de parcours.

– Nous savons aujourd'hui que Paris-Brest et Paris-Quimper seront à 3 h 10 en 2017, et il ne sera pas possible de faire mieux sans LNOBPL en 2030. Rennes-Nantes à 1 h 14 au mieux et il ne sera pas possible de faire mieux sans LNOBPL en 2030.

– Le deuxième critère concerne la capacité. En termes de capacité, nous avons à ce jour un goulot d'étranglement entre Rennes-Lamballe et Rennes-Redon, qui diffuse finalement une restriction de capacité sur l'ensemble des axes Rennes-Brest et Rennes-Quimper. De fait, sans LNOBPL, il ne sera pas possible de faire plus de trains que ceux prévus en 2017, respectivement 5 trains par heure et par sens, en heure de pointe, et 7 trains par heure et par sens en heure de pointe. Sur Nantes-Rennes, nous avons aujourd'hui une fréquence d'un train par heure : sans LNOBPL, nous ne pourrions pas faire mieux à l'horizon 2030.

Voilà le constat du réseau. Au vu des enjeux du territoire, en 2030, des limites.

Nous vous proposons à présent de vous présenter les solutions. Je laisse donc la parole à Benoît.

Benoît FORMSTECHE, RFF

Bonsoir à tous. En réponse aux limites présentées par Arnaud sur le réseau à l'horizon 2030 et aux objectifs fixés par les partenaires, on vous présente donc ce soir au débat trois familles de scénarios, qui vont vous être détaillés un peu plus tard. Quelques principes auparavant, qu'il me semble important de vous rappeler pour vous indiquer ce qui a conduit aux choix de ces scénarios.

– Premièrement, tous les scénarios répondent aux cinq objectifs que vous a présentés Arnaud GODART tout à l'heure. C'est donc une condition première qui a été respectée sur ces scénarios, donc les objectifs de temps et les objectifs de capacité.

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

– Deuxième grand principe qui est dans ces scénarios, s'appuyer au maximum sur l'existant. Ce qu'on entend par là, c'est, comme l'a présenté tout à l'heure Stéphane LEPRINCE, de s'inscrire dans la continuité des opérations menées ces dernières années ou en cours, *a fortiori* sur le réseau existant, les modernisations sur Rennes-Brest et Rennes-Quimper, les zones relevées, par exemple entre Plouaret et Plouagat, pas très loin d'ici, avec des relèvements de vitesse. On a donc essayé d'être cohérent avec ces opérations. S'appuyer sur le réseau existant, c'est également s'appuyer sur le réseau de gares principales ; la particularité de l'Ouest est aussi d'avoir un tissu de gares de TGV qui diffusent sur l'ensemble du territoire.

– Le troisième grand principe est, comme vous l'avez vu, la recherche de solutions qui optimisent les coûts, pour être les plus efficaces, les plus efficientes. Ce sont des solutions communes, c'est essayer de rechercher concrètement des troncs communs entre les axes ou essayer de rechercher des zones à aménager qui bénéficient au plus grand nombre, c'est-à-dire faire gagner du temps à tous les voyageurs le plus possible sur tout l'axe.

– Enfin, dernier grand principe, qui est aussi une exigence propre à tous les projets : prendre en compte dès l'amont au maximum les enjeux environnementaux dans la conception même des solutions techniques, dans une démarche d'étude tout au long du projet.

Les trois scénarios présentés un peu plus en détail :

– Le premier scénario, le scénario dit « mauve », repose sur un principe de construction et d'amélioration au plus proche de l'existant. Par analogie un petit schéma est présenté en bas, je vous en présente le principe : on s'appuie très fortement sur le réseau existant et on continue le travail mené dans le cadre des modernisations ; on fait des rectifications de courbes, des petits contournements de lignes nouvelles. Cela peut s'apparenter au passage à deux fois deux voies d'une route départementale, avec des contournements de zones où on n'est pas très performant. Ce scénario est forcément très corrélé au réseau existant – il figure sur la carte –, avec des zones d'intervention principalement situées, pour l'axe nord, entre Rennes et Lamballe, avec des aménagements dans le prolongement de ce qui a été réalisé dans Rennes-Quimper phase 1, et un aménagement pas très loin d'ici, entre Plouaret et Morlaix, dans une zone assez particulière qu'on appelle la zone du Ponthou, où la ligne fait un crochet peu performant. Pour la branche sud, on retrouve des aménagements entre Rennes et Redon, et également entre Quimperlé et Quimper. Pour aller vers Nantes, entre Redon et Nantes, il y a également des aménagements sur la ligne classique et une bifurcation pour desservir l'aéroport du Grand-Ouest. Au total, 250 km d'aménagements sont prévus sur les trois axes pour un total de 4,2 milliards d'euros. Quelques enjeux environnementaux sont quand même à souligner sur ce scénario : par exemple entre Rennes et Redon, où la ligne actuelle suit le cours de la Vilaine en la franchissant plusieurs fois, ce qui est une contrainte environnementale assez forte, et la zone du Ponthou que j'indiquais tout à l'heure, qui est assez performante en gain de temps, mais qui traverse une vallée, la vallée du Douron, qui représente aussi un enjeu environnemental assez important puisqu'elle est une zone Natura 2000.

– La deuxième famille de scénarios repose sur un principe de création de sections de lignes nouvelles. Là, on recherche donc plutôt des aménagements plus longs, de quelques dizaines de kilomètres, qui ne contournent pas les principales gares. Le scénario bleu a un barreau commun. Deux options vont vous être présentées ensuite : entre Rennes et Lamballe, une section de ligne nouvelle d'une soixantaine de kilomètres et, ensuite, deux options, qui ont été dictées par des contraintes environnementales, la vallée de la Vilaine. Donc, là, l'option de passage s'éloigne de la ligne actuelle, et donc de la vallée de la Vilaine. Une option qu'on appelle Nord Vilaine, car elle se raccorde au nord de Redon, et une option qu'on appelle Sud Vilaine, qui se raccorde au sud de Redon, sont localisées respectivement sur les deux rives de la Vilaine. Ça paraît important de les différencier parce qu'elles n'ont pas les mêmes contraintes environnementales, pas le même linéaire – il y a une petite différence entre 165 et 185 km – et donc un coût différent également de 3,1 à 3,65 milliards d'euros. Les sections de lignes nouvelles, telles qu'elles vous sont proposées, sont dimensionnées dans le scénario bleu sur les axes Rennes-Brest et Rennes-Quimper entre Rennes-Lamballe et Rennes-Redon à 320 km/h, pour que les gains de temps soient maximums pour les TGV et, en cas de base, plutôt sur des vitesses moindres entre Redon et Nantes, de l'ordre de 250 km/h. La question de la vitesse est ouverte à ce débat.

– Dernière famille de scénario, le scénario vert est également un scénario de lignes nouvelles qui, lui, repose sur un autre principe de construction : la recherche d'un barreau commun entre les branches nord et sud. On observe donc un tronc commun en sortie de Rennes, qui part vers le centre de la Bretagne et qui bifurque ensuite vers Saint-Brieuc et vers Vannes. Comme l'objectif est également de répondre aux autres objectifs d'améliorer la ligne Nantes-Rennes ou Nantes-

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Quimper et desservir l'aéroport, mécaniquement, on se retrouve avec les deux options Nord et Sud Vilaine de lignes nouvelles entre Rennes-Redon et Nantes. Au total, on se retrouve avec des aménagements un peu plus ambitieux de 250 à 270 km, ce qui se retrouve mécaniquement dans les coûts également, qui sont de 5 à 5,55 milliards d'euros.

Maintenant qu'on vous a présenté les caractéristiques physiques des trois familles de scénarios, quels sont les apports de ces trois scénarios sur les deux leviers qu'annonçait tout à l'heure Arnaud pour mesurer la performance du réseau, donc le gain de capacité, le nombre de trains que l'on peut faire circuler et les gains de temps ?

– Première illustration, les gains de capacité. Dans un réseau – Arnaud l'a expliqué –, tout est connecté ou tout est dépendant dans le système ferroviaire. La gare de Rennes, le « nœud » en langage ferroviaire, le schéma qui vous est présenté là vous présente les deux situations : colonne de gauche (en 2030 sans le projet LNOBPL) et colonne de droite (avec le projet LNOBPL en 2030). Les chiffres qui vous sont présentés sans le projet, si on prend l'exemple de Rennes La Brohinière, qui est le terminus périurbain vers Lamballe, Saint-Brieuc et Brest, on peut offrir au maximum 5 trains par heure et par sens. Pourquoi 5 trains par heure et par sens ? Parce qu'on a une mixité de trafic avec les trains périurbains de Rennes, des trains rapides et des trains dits de maillage régional qui s'arrêtent par exemple à Lamballe ou à Saint-Brieuc. C'est donc le maximum qu'on puisse offrir. Avec le projet LNOBPL, l'apport directement sur cette ligne serait une circulation supplémentaire, qui pourrait notamment bénéficier aux trains rapides. On n'aurait par exemple plus de choix à faire entre un TGV qui s'arrête plusieurs fois et un TGV plus rapide avec moins d'arrêts intermédiaires. C'est donc l'ajout de plus une circulation qui le détermine. Après, au-delà, en orange, figure la situation LNOBPL plus des aménagements complémentaires. Ces aménagements complémentaires ne font pas partie à proprement parler des scénarios qui sont présentés. Ce sont des investissements complémentaires, localisés en gare de Rennes (un quai, une sortie directe de la gare de Rennes), dans une enveloppe financière acceptable par rapport au projet, qui permettraient d'accroître encore la capacité du système ferroviaire. On pourrait donc passer à plus 3 trains, c'est-à-dire de 5 à 8, soit plus de 60 % de trains en plus par heure et par sens. Voilà ce qu'on pouvait dire sur l'apport en termes de capacité. La deuxième étoile, je vais peut-être moins m'y attarder, présente la situation de Nantes, qui est un peu en symétrie avec la branche de Messac-Guipry pour Nantes et Rennes. Ce qu'il faut souligner juste sur la liaison Nantes-Rennes, c'est que le projet permet de doubler la fréquence entre Nantes et Rennes, et donc d'avoir un système performant, à la demi-heure, entre les deux métropoles régionales.

– Le deuxième levier important est les apports des trois scénarios en termes de gains de temps. De manière synthétique, vous sont présentés pour les trois scénarios (mauve, bleu et vert), les différentiels en termes de gains de temps permis par le projet. On voit que, pour les liaisons Rennes-Brest et Rennes-Quimper ou Paris-Brest et Paris-Quimper, les scénarios mauve et bleu font gagner de 10 à 11 minutes – ils tiennent donc l'objectif –, alors que le scénario vert, plus ambitieux, avec notamment 250 km de lignes nouvelles à 320 km/h et des raccordements plus près de Saint-Brieuc et à Vannes, fait gagner 15 mn pour Brest et jusqu'à 23 mn pour Quimper. Sur les autres liaisons, Nantes-Quimper a des gains assez homogènes de 6-7 mn et, enfin, sur Nantes-Rennes, des gains assez contrastés, le scénario mauve d'amélioration de l'existant ne permettant de ne gagner que 7 mn entre Nantes et Rennes, alors que les scénarios bleu et vert sont similaires en termes de performance avec des vitesses qu'on a indiquées pour information et des gains de temps qui pourraient être entre 20 et 29 mn suivant les vitesses pratiquées : 220 ou 250 km/h permettraient de gagner 25 mn par exemple et 29 mn à 320 km/h.

Pour aller au-delà de ces scénarios, qui vous sont présentés, figurent également dans le dossier du maître d'ouvrage ce qu'on a appelé les ajouts possibles ; ce sont des compléments possibles sur certains scénarios, qui répondent à des objectifs de gains de temps supérieurs. Ces ajouts figurent en orange sur la carte. Vous voyez qu'ils sont de deux natures. Ceux qu'on a appelés dans un premier temps des prolongements est en fait des prolongements des sections de lignes nouvelles ou des aménagements entre Rennes et Lamballe avec contournement de Lamballe et/ou contournement de Redon au sud. Un deuxième type d'aménagement, plus sur notre territoire ce soir, sont des aménagements de type section de lignes nouvelles, plutôt dimensionnés à 220 km/h d'ailleurs, puisque c'est suffisant pour obtenir des gains de temps complémentaires, pour, à chaque fois, quels que soient les aménagements, un gain de 5 mn individuellement et un coût individuel de 500 millions d'euros. En gros, avec le scénario mauve plus un aménagement, vous avez un gain de 10 + 5 mn, mais il faut ajouter également 500 millions d'euros. Les petites pastilles vous présentent dans quels cas ces ajouts peuvent s'appliquer sur les scénarios.

Comme on est à Brest, on a fait un petit focus sur les apports du projet pour la gare et la ville de Brest. Les services

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

possibles en 2030 sont l'amélioration des gains de temps (tableau un peu détaillé en haut) et l'amélioration de la capacité (en dessous). Tout d'abord, la ligne du milieu, Paris, sans LNOBPL : Arnaud GODART l'a rappelé, 3 h 10 au mieux sans le projet, avec les trois scénarios mauve et bleu 3 h et, avec le scénario vert 14 à 15 mn, donc 2 h 55-2 h 56. Autre point qu'il peut être intéressant de noter, ce sont les liaisons avec Nantes : sans le projet LNOBPL, vous avez un temps de parcours de 3 h 07 ; avec le scénario mauve de l'ordre de 3 h 01, avec un gain de temps principalement situé entre Nantes et Redon de 6 à 7 mn. Après, par le scénario bleu et le scénario vert, on entre un peu dans la logique de système ferroviaire. Deux types de performance vous sont présentés, cela mérite donc un peu de s'y arrêter : 3 h en faisant l'itinéraire Brest-Quimper-Lorient-Vannes-Nantes, donc le train actuel qui existe, qui bénéficie des gains de temps entre Nantes et Redon. Deuxième performance possible, 2 h 40 à 2 h 50, en correspondance à Rennes, dans un système cadencé ou qui va être déployé. Là, mécaniquement, sur les scénarios bleu et vert, on bénéficie des gains de temps entre Saint-Brieuc, Lamballe et Rennes, puis Rennes et Redon et Redon-Nantes, tout cela s'ajoutant à une correspondance optimisée. Dans l'hypothèse, on a pris 15 mn, ce qui n'est d'ailleurs pas en soi une correspondance optimisée – on peut faire mieux –, mais on a mis ce temps par prudence, avec un gain assez significatif sur cette liaison.

En termes de capacité, ce que j'avais présenté tout à l'heure sur le petit schéma du fonctionnement de la gare de Rennes, concrètement, vers Paris et vers Rennes, on offre un sillon en heures de pointe de plus à l'ouest de Rennes, sur la zone gérée entre Rennes et Lamballe, qui bénéficie à tout l'axe jusqu'à Brest.

Enfin, pour terminer, cette carte un peu détaillée vous présente les problématiques d'insertion locale dans notre territoire du Finistère nord. L'essentiel des scénarios consiste en des aménagements en dehors du Finistère. Néanmoins, quelques aménagements sont possibles suivant les scénarios sur le Finistère. On voit donc les grands enjeux environnementaux, vous voyez la ligne classique entre Brest jusqu'à Morlaix et Plouaret. La zone des monts d'Arrée au sud et le parc naturel régional des zones naturelles protégées, la ligne classique qui suit l'Elorn jusqu'à Landivisiau, et qui coupe ensuite notamment la vallée du Douron, et donc, un aménagement qui était possible sur la vallée du Douron. L'incrustation fait qu'on ne voit pas le raccordement, mais figure en hachures le fameux aménagement du scénario mauve dans la zone du Douron, le contournement du Ponthou, qui permet de rectifier le linéaire tortueux de la ligne à cet endroit. C'est donc assez performant en termes de gains de temps, mais contraint en termes d'insertion environnementale puisque franchissant la vallée du Douron qui est une zone naturelle intéressante, et notamment un corridor écologique. Après, parmi les ajouts possibles qui vous ont été présentés tout à l'heure, certains sont possibles dans le Finistère Nord, avec deux sections de lignes nouvelles possibles, au nord ou au sud de la ligne, la section au nord ne franchissant par l'Elorn, mais franchissant un autre cours d'eau et, au sud, franchissant l'Elorn une fois. La zone pour réaliser ces sections de lignes nouvelles est assez contrainte et, techniquement, on n'a trouvé que deux solutions, qui se raccordent entre Morlaix et Landernau, puisque la ligne est extrêmement encaissée dans la vallée de l'Elorn et ne permet pas beaucoup d'aménagements possibles.

Arnaud GODART, RFF

Nous avons donc essayé, le plus synthétiquement possible, de vous présenter ici le projet. Je rappelle que les documents du maître d'ouvrage, les documents d'étude, sont disponibles sur le site de la CPDP. Ils sont à votre disposition pour une consultation plus détaillée.

Qu'attend RFF de ce débat ? Tout d'abord de partager avec vous les objectifs du projet en termes, nous l'avons vu, de capacité, mais aussi de temps de parcours sur les différentes échelles du territoire que nous avons étudiées, de recueillir votre avis sur l'opportunité du projet, dans quelle mesure les propositions faites répondent bien aux objectifs posés, et d'enrichir, plus techniquement peut-être, les scénarios proposés. Nous avons vu – Benoît l'a dit –, les vitesses ne sont pas aujourd'hui figées : entre 220 et 320 km/h. Des ajouts sont possibles, optionnels, des aménagements complémentaires de capacité autour de Nantes et Rennes sont aussi envisageables. Enfin, bien sûr, l'insertion sur le plan foncier, agricole notamment, peut être approfondie grâce à vos contributions. Tout ceci – et je me permets de le rappeler – est à un stade d'étude bien en amont, bien sûr. Je vous remercie de votre participation.

Michel MORIN, membre de la CPDP

Merci aux responsables de RFF pour cette présentation globale. Nous passons maintenant à la séquence des questions sur ce qui vient de vous être présenté.

Pascale MOISAN, Brestoïse

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Je suis Brestoïse et j'utilise très souvent le train, très, très souvent. Je m'adresse donc aux messieurs de RFF. En fait, je n'ai pas tout compris. Peut-être que je ne suis pas la seule. Donc, scénario mauve, scénario bleu, scénario vert. Le scénario mauve, 145 km de lignes nouvelles, 105 km de lignes rectifiées pour un montant de 4,20 milliards d'euros. Le scénario bleu, une option Nord Vilaine, c'est 165 km de lignes nouvelles pour 3,10 milliards d'euros... Alors ce que je ne comprends pas, c'est « et Sud Vilaine ou bien ou exclusif », c'est-à-dire : est-ce que le scénario bleu, c'est 165 km Nord-Vilaine auxquels on ajouterait 185 km Sud Vilaine, ce qui ferait 350 km de lignes nouvelles. On additionnerait aussi les milliards, donc ça ferait 6 milliards. Je voudrais donc savoir si on additionne ou si c'est uniquement nord ou uniquement sud. Pareil pour le scénario vert.

Michel MORIN, membre de la CPDP

Merci, Madame, RFF va vous répondre.

Arnaud GODART, RFF

Nous allons afficher les diapos relatives aux scénarios. Madame, effectivement, vous n'êtes pas la seule à nous avoir signalé cette ambiguïté. Je vous remercie de nous permettre de bien préciser ce point. Sur les scénarios vert et bleu, nous avons essayé, dans le cadre de cette présentation, d'être le plus explicites, en disant « ou » et en mettant deux couleurs différentes. Il s'agit bien de deux scénarios différents, Nord Vilaine ou Sud Vilaine, qui sont des alternatives, comme Benoît FORMSTECHEUR l'a précisé, impliquées par des considérations environnementales en Vilaine : nous passons soit au nord, soit au sud, donc soit 165 km, soit 185 km.

Benjamin PONGE, Brest (question par internet)

Quid du développement de la ligne directe Brest-Nantes, qui inclut Brest-Lorient et Brest-Vannes ? Malgré l'arrivée d'une solution technique, le train BB stagne depuis 3 ans à 2 allers-retours par semaine, alors qu'elle est très compétitive comparée à la voiture et qu'il s'agit d'un axe économique très fort. Votre rapport ne semble pas y prêter beaucoup d'attention.

Benoît FORMSTECHEUR, RFF

Je reviens sur la carte des trois familles de scénarios. Pour les liaisons Brest-Quimper-Lorient-Vannes-Nantes, le projet, suivant tous les scénarios, permet d'améliorer ces liaisons. On voit que le scénario mauve de Quimper à Lorient a une section aménagée qui permet de gagner déjà de l'ordre de 5 mn et, ensuite, entre Redon et Nantes, 5 mn également. Sur le scénario bleu et les scénarios verts, de même, le train qui circule, donc Brest-Quimper en bimode bicourant, permet, au niveau de Redon, grâce au raccordement, de reprendre après soit l'option verte, soit l'option bleue et, *via* l'aéroport, de relier ensuite Nantes, pour un gain également de l'ordre de 6 à 7 mn. Le projet permet donc quand même d'améliorer un peu les relations entre Brest et Nantes.

Ensuite, les services opérés dépendent également du choix des autorités organisatrices de transport. Une liaison Brest-Nantes circule déjà.

Michel MORIN, membre de la CPDP

D'après le tableau que vous avez présenté, les gains, si on ne change pas de train – si j'ai bien compris –, sont assez limités. On est actuellement à 3 h 07 et on passerait à 3 h. C'est si on fait une correspondance à Rennes qu'on aurait un meilleur temps ? C'est ça ?

Benoît FORMSTECHEUR, RFF

Tout à fait.

Michel MORIN, membre de la CPDP

Si M. le directeur régional de la SNCF pouvait nous donner quelques indications sur le peu de fréquence qu'il y a actuellement, qu'on paraît reprocher, pour les trains entre Brest et Nantes, ou un de ses collaborateurs ?

M. DUPONT, directeur régional de la SNCF

L'autorité organisatrice de ces trains, c'est le Conseil régional de Bretagne et le Conseil régional des Pays de la Loire.

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Monsieur LAHELLEC est là, il veut peut-être répondre. En tout cas, ce que je peux vous dire, c'est que, effectivement, grâce à l'achat par le Conseil régional de Bretagne de ce qu'on appelle les BB, qui sont à la fois du matériel qui permet de rouler avec l'électricité et en thermique entre Quimper et Landernau, on a pu faire des relations directes entre Brest et Nantes *via* Quimper. C'est un investissement considérable de la part du Conseil régional de Bretagne en matériel qui a permis de faire ces relations-là qui, effectivement, marchent bien. Je pense que le développement de ces dessertes sera lié évidemment à la fréquentation et au succès. L'avenir de l'infrastructure entre Quimper et Landernau n'est pas l'objet du débat de ce soir, me semble-t-il.

Michel PHELEPE, maire de Gouesnou 2008-2014, ingénieur général des Ponts & Chaussées honoraire

Vous avez beaucoup insisté sur les problèmes de capacité. Comment vous avez pris en compte ou est-ce que vous avez considéré qu'un train TGV fret égale un train de voyageurs ? Parce qu'il y a des problèmes de vitesse dans certaines régions. À l'Est de la France, c'était une des données importantes. Et je pense que le problème du fret, les événements récents – que je ne vais pas citer ici – ont donné lieu quand même à cette problématique de l'alternative du ferroviaire pour le fret par rapport au fret routier. Vous voyez de quoi je veux parler. Comment, dans vos calculs, l'avez-vous fait ? Ici, je ne pense pas que la topographie est en compte, mais est-ce que ça a joué sur le profil de vos lignes nouvelles ?

Benoît FORMSTECHE, RFF

Pour répondre à la première partie de la question, une petite diapo illustre le problème. C'est assez schématique, mais c'est ce qui vous permet de résumer toute la problématique du ferroviaire. Sur le graphique de gauche, vous voyez, entre 7 h et 8 h, un certain nombre de trains circulent de la gare A à la gare B, tous à la même vitesse. On estime que 4 et 6 ont la même vitesse et la même politique de desserte. On arrive donc à bien les ordonner : ils sont espacés chacun de x minutes, permis par la signalisation. Ensuite (schéma de droite), on ajoute un train (rouge) rapide. Le rapide vient forcément perturber cet ordonnancement et, dans le petit schéma, on voit qu'il prend en réalité la place de trois trains plus lents.

La problématique du fret et du TGV est un peu la même chose. Le train de fret circulant par nature à des vitesses assez lentes, de l'ordre de 100 km/h, la mixité des circulations avec le TGV est compliquée sur le réseau classique à deux voies. L'apport du projet et des scénarios, tels qu'ils sont proposés ce soir, est que, dans le cas de sections nouvelles ou de modernisation de la ligne existante dans le scénario mauve, on offre à certains endroits des doublés de ligne, donc avec d'un côté une section de ligne nouvelle ou un contournement, et, de l'autre, le maintien de la ligne classique toujours pour les trains périurbains et pour les trains de fret.

Dans votre question, je crois qu'il y avait à un moment la question des caractéristiques techniques des lignes nouvelles. Dans le cas des scénarios bleu et mauve de sections de lignes nouvelles, il n'est pas prévu de mixité fret. Il me semble à ce stade suffisant de libérer de la capacité sur le réseau existant, en faisant basculer les TGV, mais aussi les TER rapides du type Rennes-Saint-Brieuc-Morlaix-Brest, qu'on appelle, nous, les TER inter-villes. En faisant basculer ces trains rapides, qui sont au nombre de deux ou trois par sens, on libère de la capacité pour les trains lents, le fret ou le périurbain, aux abords de Rennes par exemple.

Frédérique BONNARD LE FLOC'H, vice-présidente de la communauté urbaine Brest-Métropole Océane

J'ai remarqué dans votre présentation que vous présentiez l'évolution des meilleurs temps de parcours ferroviaire vers Paris, donc Brest et Quimper à 3 h de Paris, avec un petit astérisque à côté des 3 h : vous mentionnez des conditions particulières. Quel est le service réel que vous comptez offrir en mettant Brest et Quimper à 3 h de Paris ?

Benoît FORMSTECHE, RFF

Sur le tableau – je pense que c'est celui-là auquel vous faites référence –, il est effectivement mentionné cet astérisque avec les conditions d'exploitation particulières. Dans le cadre de notre projet, qui est un projet d'infrastructures, mais influant forcément sur le service et la desserte, ce qu'on a affiché, les 3 h 10 puis les 3 h, c'est ce que permet l'infrastructure au mieux avec le meilleur matériel existant. Donc, derrière, c'est opéré par un TGV duplex entre Paris et Brest, sans arrêt intermédiaire et avec des conditions d'exploitation particulières, c'est-à-dire qu'il a un horaire optimisé et donc, de fait, il ne peut pas circuler dans des environnements trop contraints ou de manière régulière toutes les heures, puisque ces horaires sont optimisés. C'est ce que permet l'infrastructure au mieux dans le cadre du projet.

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Michel MORIN, membre de la CPDP

Ça permet d'en avoir un par jour, deux par jour ?

Arnaud GODART, RFF

C'est aussi fonction de la demande et des volontés de le faire circuler. Techniquement, il est possible de le faire circuler.

Michel MORIN, membre de la CPDP

Une précision de Monsieur le Directeur régional.

M. DUPONT, directeur régional de la SNCF

Les conditions particulières de circulation de ces trains sont les mêmes qu'avec l'arrivée de la ligne Le Mans-Rennes en 2017. On est en train de travailler avec les partenaires sur la mise en service de la ligne Le Mans-Rennes en 2017 et il y a des conditions d'exploitation qui peuvent être plus ou moins contraignantes. Un TGV qui arrive en gare de Rennes, dans une gare très chargée, ne va pas passer dans la gare en heures de pointe de la même façon qu'en heures creuses, en fin d'heures de pointe ou en début. Ces conditions d'exploitation peuvent impacter la régularité et les marges de régularité que l'on a sur les trains. En tout cas, il n'y a pas de conditions particulières pour ce projet, ce sont les conditions d'exploitation que l'on envisage d'avoir en 2014. Ce sont des choses qui sont encore en cours de discussion pour 2017.

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

Si vous permettez, parce que nous sommes à la confluence du débat entre l'infrastructure et les dessertes. Autrement dit, le souhait est d'aller vite, évidemment, d'un bout à l'autre, et le souhait est aussi que les trains desservent tous les territoires. Plus un train dessert un nombre important de gares, moins il arrive vite au bout. Pour illustrer mon propos, de 1994 à 1998, il y avait un TGV Paris-Brest qui faisait le Paris-Brest le vendredi soir en 3 h 55 ; je dis bien entre 1994 et 1998, il y avait un TGV qui faisait le Paris-Brest en 3 h 55 et ce train avait un arrêt intermédiaire entre Paris et Brest, c'était Saint-Brieuc. Ce train-là mettait 3 h 55. Dans les conditions de ce train qui mettait 3 h 55 entre 1994 et 1998, dans les mêmes conditions, LNOBPL réalisé, il ne mettra plus que 3 h. C'est ça concrètement. Par contre, si vous le faites s'arrêter plus souvent, il mettra plus de temps.

Michel MORIN, membre de la CPDP

Monsieur le vice-président, puisque vous avez pris le micro, je me permets de revenir sur Brest-Nantes, puisque Monsieur PONGE, qui avait posé la question, dit : « il s'agit plus d'une question de fréquence, actuellement 2 allers-retours par semaine et seulement le samedi et le dimanche, que de minutes gagnées ». On a rappelé que vous étiez une des deux autorités organisatrices des transports, pouvez-vous donner quelques précisions à ce sujet ?

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

Effectivement, parce que c'est vrai que le sujet n'est pas explicitement le Brest-Quimper, mais le Quimper-Nantes est bien le sujet du débat. On peut donc dire que la question concerne un peu le débat.

S'agissant du Brest-Quimper, l'option qui est retenue à ce jour est de multiplier par deux les circulations existant. Le problème est le suivant : nous sommes contraints par une infrastructure à voie unique, qui ne peut pas pour l'instant supporter plus de circulation de train que ce qui est programmé. Par conséquent, les études qui sont en cours, et pour lesquelles d'ailleurs une autre collectivité, le Conseil général du Finistère, s'est beaucoup engagée, visent à permettre de réaliser les travaux d'infrastructure entre Brest et Quimper, permettant le doublement de la circulation des trains. Mais c'est l'objet d'un autre débat. C'est bien là-dessus que porte le sujet, mais, même lorsque nous aurons réalisé ces travaux, indépendamment du débat qui nous intéresse, il nous faudra quand même continuer à réaliser les travaux entre Quimper et Nantes.

Bernadette MALGORN, conseiller régional, municipal et communautaire de Brest

Dans la suite de la question posée sur les horaires, je voudrais revenir un peu sur les temps de parcours. On nous laisse espérer en 2017, avec la réalisation de Le Mans-Rennes, de faire Paris-Rennes en 1 h 26. On nous a dit, tout à l'heure dans le tableau et avec l'astérisque, 1 h 51, ce qui veut dire que les 3 h 10 sont quelque chose d'exceptionnel, qui n'est

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

pas du tout au rendez-vous. Quand on fait l'addition, ça fait plutôt 17 que 10 : il y a 7 mn de plus. On nous dit que ça peut passer techniquement si on a un train tututut, des voies tututut. Si on peut passer à Rennes aussi, là encore, ça suppose des travaux, si je comprends bien, pour pouvoir passer à 90 km/h à Rennes. J'aimerais donc bien qu'on clarifie ça et qu'il y ait, dans le dossier du maître d'ouvrage, une colonne où on enlève l'astérisque. Vous faites une colonne avec astérisque en disant que c'est si tout est dans des conditions idéales, mais mettez aussi la colonne avec les temps de parcours normaux que vous affichez par ailleurs et que vous annoncez dans le cadre de la mise en service en 2017. Ça, c'est pour les heures et les minutes.

Maintenant, je vais aussi parler un peu des années...

Michel MORIN, membre de la CPDP

Pardon, Madame, c'est le temps des questions. Est-ce que vous avez une question ?

Bernadette MALGORN, conseiller régional, municipal et communautaire de Brest

C'est une question très précise. D'ailleurs, je crois que, sur les minutes, ma question était précise.

Michel MORIN, membre de la CPDP

Ce n'est pas une question.

Bernadette MALGORN, conseiller régional, municipal et communautaire de Brest

Si, je voudrais savoir si on peut faire une colonne à côté de la colonne qui mérite l'astérisque, sans astérisque. Je pose la question : peut-on faire une colonne sans astérisque ?

Deuxième question. Il est écrit au début de la présentation, sur le site de la CNDP, « la date de mise en service est envisagée autour de 2030 », ce qui est d'ailleurs confirmé à la page 80 du dossier du maître d'ouvrage : 2030 est la perspective de réalisation. Or, si on suit le schéma Mobilité 21 qui a modifié le SNIT, on voit que ça a fait glisser la programmation de la LNOBPL d'avant 2030 à après 2030 : on nous annonce le début des travaux entre 2030 et 2050. La question est donc : est-ce qu'il faut croire ce qui est écrit page 80 et ce qui écrit sur la première page du site de la CNDP ou croire ce qui est écrit à d'autres endroits quand on explique par exemple ce qu'est le SNIT ? Merci.

Michel MORIN, membre de la CPDP

Sur la première question, que je préciserai même, est-ce vous pouvez mettre une colonne sans astérisque et est-ce que vous pouvez nous dire quel est le temps ?

Arnaud GODART, RFF

Il me semble que Benoît FORMSTECHE, Stéphane LEPRINCE et Gérard LAHELLEC ont précisé les conditions et les hypothèses prises, qui ne dépendent pas de LNOBPL, mais qui sont aussi soumises aux hypothèses pour 2017. Effectivement, elles ont été précisées ici et on pourra les préciser. Oui, il n'y a pas de cachotterie – excusez-moi de la trivialité de mes propos –, c'est juste une question de simplicité. Les choses sont claires, elles sont donc clarifiées davantage encore.

Je me permets de répondre à votre deuxième question. Nous avons, je le disais tout à l'heure, un grand projet d'infrastructure qui est en cours et des délais d'étude assez importants, qui peuvent être illustrés dans le schéma suivant, qui est disponible dans le document du maître d'ouvrage et qui conduit au délai 2030.

Je rappelle juste une chose, si vous le permettez, c'est une analogie par rapport à la LGV Bretagne-Pays-de-la-Loire tout simplement. L'équivalent du débat public que nous connaissons aujourd'hui, c'était au début des années 1990. Nous sommes en 2017 à la mise en service : vous voyez donc que les délais sont tout à fait similaires. S'il est possible de mettre le calendrier, s'il vous plaît ?

Michel MORIN, membre de la CPDP

Pardon, la question est quand même 2030, mise en service ou après 2030 ? Est-ce que vous pouvez vous engager là-dessus ?

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Arnaud GODART, RFF

En fait, nous allons subir collectivement une série d'étapes, qui sont figurées ici. On peut les détailler avec les études, enquêtes publiques, des acquisitions, des études de définition. Je crois que, comme tout grand projet, il sera soumis à des aléas, etc. Aujourd'hui, nous sommes en phase pour déterminer l'opportunité et, à cette étape, quand nous regardons les différentes étapes de planification, nous arrivons environ en 2030. Et je ne crois pas qu'on puisse être plus précis à ce stade. Je le rappelle, nous sommes réunis pour sa confirmation en nombre d'opportunités, enquêtes publiques et d'autres techniques, qui détermineront précisément la date de réalisation précise.

Lucien JARAUD, étudiant en urbanisme à Brest

J'ai déjà eu quelques bribes de réponse, mais je pose quand même ma question. Vous avez utilisé un terme qui m'a interpellé : c'est la connexion inter-villes. On a parlé de Brest, de Quimper, de Paris, forcément. Ma question se rapporte aux gares qui sont intermédiaires entre ces villes-là. Quelles seront les répercussions sur ces gares ? *A priori*, de ce que j'ai entendu, elles vont plutôt subir la ligne en termes de fréquence, donc ce sont plutôt des répercussions négatives.

Arnaud GODART, RFF

Je propose que Benoît l'illustre. Effectivement, nous avons, vous l'avez vu, des sections qui, selon les scénarios, vont faire l'objet de lignes améliorées en termes de vitesse, donc qui permettront de relier les villes plus rapidement. Je cite Brest-Rennes par exemple, qui bénéficiera de gains de temps, comme Benoît l'a illustré tout à l'heure. Nous avons aussi des projets de PEM (pôles d'échanges multimodal), qui sont des projets en parallèle qui bénéficient aussi aux connexions entre les villes, au-delà d'ailleurs du ferroviaire, puisque les PEM, par des modes doux, des modes routiers, permettent aussi, tout ça conjugués, d'améliorer les connexions. Peut-être peut-on entrer encore plus dans le détail ?

Benoît FORMSTECHE, RFF

Si on peut mettre la diapositive qu'on a déjà montrée tout à l'heure, sur les schémas. On retrouve donc à chaque fois les trois familles de scénarios. Ce qui ne figure pas très bien parce que pas très précis à cette échelle, mais il faut bien voir que si on prend l'exemple de l'aménagement entre Rennes et Saint-Brieuc, pour les trois scénarios, le mauve est un aménagement de la ligne classique, de la ligne existante, avec des rectifications, des déviations. Donc, on dessert toujours les mêmes gares concrètement. Entre Rennes et Lamballe, on améliore donc le service. La ligne nouvelle, bleue, entre Rennes et Lamballe, si on prend l'exemple du TGV qui fait Rennes-Lamballe-Saint-Brieuc, emprunte la ligne nouvelle et, après, reentre sur le réseau classique au niveau de Lamballe. La desserte de Lamballe est donc toujours possible et le TGV qui s'arrête à Lamballe s'arrête toujours à Lamballe. Le TGV rapide, sans arrêt intermédiaire à Lamballe, passe en gare de Lamballe sans s'arrêter, comme actuellement. Il n'y a que le cas du scénario vert où, concrètement, la section de ligne nouvelle se raccorde à Saint-Brieuc. De fait, le TER, parce qu'on va prendre le TER inter-villes Rennes-Lamballe-Saint-Brieuc-Guingamp, lui, s'il veut desservir Lamballe, est obligé de rester sur la ligne existante. Dans le cas du scénario vert par exemple, les gains sont plus importants, de l'ordre d'un quart d'heure sur un Paris-Brest pour des TGV s'arrêtant par exemple à Saint-Brieuc, mais il n'y a pas de gain pour Lamballe. Et on retrouve la même chose sur Redon. C'est ce qui figure peut-être moins bien, mais c'est un projet de 150, 200, 250 km de ligne, avec 6, 7, 8 raccordements au réseau existant. En fait, on arrive à remailler et les dessertes actuelles sont toujours possibles dans le futur, avec toutes les possibilités, Redon étant un nœud ferroviaire important avec des raccordements depuis Nantes, depuis Rennes.

Alexandre BOITIER, citoyen

Je voyais dans le dossier de présentation que l'un des objectifs était de desservir le futur aéroport du Grand-Ouest, ce qui sous-entend qu'*a priori* c'est acté. Or, ça ne l'est pas. Si le futur aéroport du Grand-Ouest ne se fait pas, ça va forcément changer les scénarios. Qu'en est-il ?

Michel MORIN, membre de la CPDP

Je précise à ce sujet que, effectivement, le projet de RFF a pour objectif – ça a été indiqué – la desserte de l'aéroport à Notre-Dame-des-Landes mais qu'à la demande de différentes associations et élus, la Commission nationale du débat public a décidé de faire réaliser une expertise complémentaire sur une liaison Rennes-Nantes sans passer par Notre-Dame-des-Landes. Cette expertise complémentaire est confiée à des experts indépendants. Elle a été lancée un peu

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

avant le début du débat public et il faut le temps de l'analyse. Les résultats en seront présentés lors de réunions à Nantes d'abord, à Rennes après, le 27 novembre et le 2 décembre. Ces réunions seront retransmises par internet et permettront donc à chacun, même d'ici, de débattre de ces alternatives, qui ne sont pas le projet de RFF, mais des variantes mises au débat public.

Yves LEPAGE, Nantes (question par internet)

En quoi le gain d'une dizaine de minutes sur les destinations finales, et quelques-unes sans doute sur celles intermédiaires, améliore-t-il la mobilité dans la région visée par le projet ?

Benoît FORMSTECHE, RFF

En fait, les gains de temps sont un des leviers majeurs de la performance du système. C'est toujours le débat de savoir si la minute supplémentaire est bénéfique. Ce qu'il faut voir, c'est que, au final, 10 mn sur un trajet aller-retour sur la journée, c'est quand même déjà 20 mn et, 20 mn, ce n'est pas négligeable. Sur un trajet de type Paris-Brest, entre 3 h 10 et 3 h, on peut avoir le sentiment que l'écart est assez minime, mais, en réalité, on sait que, sur le ferroviaire, le concurrent est le mode aérien et que le seuil des 3 h est quelque chose d'assez fort. On sait que, quand le mode ferroviaire est plus vers 4 h, le mode prédominant est plutôt l'aérien. Mais, autour de 2 h, le mode ferroviaire devient plus prédominant. On a des exemples, par exemple Paris-Marseille, où on a observé des phénomènes assez forts et structurants sur les relations. Les 10 mn sont gagnées pour les Bretois, mais elles sont gagnées aussi pour les Briochens sur leur trajet vers Paris, mais aussi sur des Rennes-Saint-Brieuc. Rennes-Saint-Brieuc, là, ça serait passer de 45 mn à 35 mn, ce qui est assez sensible. Donc, on peut dire qu'il y a quand même un effet qui est en tout cas pris en compte dans les modèles de trafic et qui conduit à des modélisations avec des reports.

Michel MORIN, membre de la CPDP

Est-ce qu'il y a des avis, parce que nous devons passer à la deuxième partie de la réunion à 20 h 40. Donc, est-ce qu'il y a des avis ou des suggestions ?

Michel CANIAUX, délégué général de l'association Altro

Altro (Association Logistique Transport Ouest) regroupe 37 collectivités, dont 7 bretonnes pour faire la promotion d'un axe, la via Atlantica, pour accrocher la Bretagne à l'Europe. J'ai une question : avez-vous déjà une idée du linéaire qu'il faudrait sur les rajouts entre Quimperlé et Quimper et entre Morlaix et Landernau ? Parce qu'on parle de 500 millions et 5 mn gagnées, mais quel serait ce linéaire à 220 km/h, si j'ai bien compris ?

Arnaud GODART, RFF

Je propose à Cédric LEVREL, le responsable technique du projet, d'intervenir pour vous donner ces précisions.

Cédric LEVREL, responsable technique du projet, RFF

Bonsoir. Concernant les compléments qui vous ont été présentés tout à l'heure, on vous a présenté deux options, que ce soit entre Morlaix et Brest ou entre Quimper et Lorient. Benoît vous a rappelé que ces sections étaient envisagées à des vitesses de 220 km/h. Pourquoi ? Parce qu'on a des distances globales qui sont inférieures à 30 km. Il faut savoir que, par exemple, pour un TGV, on a besoin d'un linéaire de ligne nouvelle d'environ 50 km pour bénéficier à plein d'une section linéaire à 320 km/h pour que le TGV accélère et décélère. Donc, sur ces sections particulières finistériennes, si je puis les appeler ainsi, les sections de lignes nouvelles qui vous ont été présentées sont de l'ordre de 25 km, donc à quelques kilomètres près.

J'ajoute, en complément de ce qui a été dit, que le réseau sur ces sections et le réseau actuel est plafonné à une vitesse d'environ 160 km/h, voire même 140 ou 120, raison pour laquelle construire une ligne nouvelle parallèle à 220 km/h procure un gain de temps assez conséquent.

Pascale MOISAN, Brestoïse

Dans le cas de l'ouverture au marché de transport des voyageurs – j'ai entendu parler de 2019 –, on aura des trains Air France, des trains Deutsche Bahn, etc. Trouvez-vous judicieux de financer avec de l'argent public un réseau qui sera exploité par du privé ? La même question, c'est : est-ce que toute la mobilité dont les Bretons ont aussi besoin va se

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

reporter uniquement sur les régions avec les TER et les BB dont parlait Monsieur PONGE tout à l'heure ?

Arnaud GODART, RFF

Je rappelle que RFF, SNCF Réseau demain, est un établissement public. Effectivement, des réflexions sur l'ouverture du réseau sont envisagées. Il est aujourd'hui sans doute un peu prématuré de concevoir ces différentes alternatives. Je pense qu'il est important d'expliquer que le projet va en fait générer plus de trafic. Nous aurions pu tout à l'heure vous montrer, et je pense qu'on pourrait le faire ici, des gains de trafic dans le cadre de la réflexion sur les 3 h et ce que ça apporte par rapport à 3 h 10. Il y a des gains de trafic – plus de voyageurs, donc plus de recettes – pour le système ferroviaire. C'est un mode de financement possible, avec évidemment les apports des partenaires publics.

J'en profite pour montrer les gains de trafic, puisque c'est aussi un mode de financement. Nous voyons ici les gains de trafic générés avec LNOBPL, qui ne se résument pas à gagner 10 mn sur une section, mais qui, nous l'avons vu avec les cinq objectifs, permettent de gagner du temps et de la capacité, d'améliorer certaines connexions. Ceci a été simulé au niveau socio-économique et permet, effectivement, de contribuer au financement. Si vous voulez, on peut entrer plus dans le détail de ce schéma, mais ceci illustre graphiquement les gains de voyageurs.

Olivier GRISERI, dirigeant d'Ataland, bureau d'étude spécialisé dans les transports

J'ai bien compris qu'on était arrivé aux avis. J'aurais donc deux avis à vous soumettre. Déjà peut-être le premier, c'est de lever un peu mieux l'ambiguïté sur les scénarios bleu et vert, parce que j'ai bien compris que c'était la solution Nord ou Sud Vilaine, mais qu'il faut quand même cumuler avec le tracé du haut, sans quoi on aurait un scénario bleu et un scénario vert qui coûteraient moins cher que le mauve. Ou alors c'est bien le cas et ce n'est pas clair pour moi. Premier avis.

Deuxième avis, je ne sais plus à quel endroit de votre dossier, dont j'ai consulté quelques éléments d'étude sur votre site internet, vous prenez en compte la non-amélioration de l'offre aérienne dans les prochaines années. Je trouve que c'est un peu fort quand on voit par exemple, sur Brest, l'amélioration qu'il y a eu sur l'aéroport en termes de *lowcost* ou même des tarifs des compagnies bleu-blanc-rouge.

Je me permets quand même de poser une question. Si vous ne voulez pas y répondre ou que vous n'avez pas le temps, vous la notez et peut-être que je retrouverai la réponse sur internet. À quel prix du billet je peux m'attendre en 2030 pour gagner 10 minutes ? Merci.

Michel MORIN, membre de la CPDP

Est-ce que vous avez des réponses à ces différentes questions ou des observations ?

Arnaud GODART, RFF

Oui, je pense que c'est intéressant. La première question concernait le coût relatif entre les différents scénarios, et notamment...

Olivier GRISERI, dirigeant d'Ataland, bureau d'étude spécialisé dans les transports

On a l'impression, parce que vous mettez le prix des deux alternatives Nord et Sud Vilaine sans prendre en compte l'aménagement du haut. On a donc l'impression que le vert et le bleu coûtent moins cher que le mauve, ce qui serait quand même... Parce que, dans ce cas-là, je vote tout de suite pour le...

Arnaud GODART, RFF

On a vraiment un problème de représentation. On va remettre les cartes, s'il vous plaît, pour vous confirmer que c'est effectivement, entre Rennes et Nantes, soit c'est Nord Vilaine et Sud Vilaine – j'espère avoir été suffisamment clair tout à l'heure – et ça comprend évidemment la section bleue entre Rennes et Lamballe.

Michel MORIN, membre de la CPDP

La même chose pour le scénario vert, c'est ça ? C'est un coût total ?

Arnaud GODART, RFF

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Oui, c'est un coût total tout compris. C'est là où, peut-être, nous pourrions venir sur le scénario mauve – et c'est peut-être contre-intuitif –, qui est un scénario qui, je vous le confirme, a un coût plus élevé que le scénario bleu. Pourquoi ? Ce scénario mauve consiste en l'amélioration du réseau existant. Ceci étant dit, si on peut revenir sur la carte en question, il s'agit de gros travaux qui, en fait, sont des ripages majeurs de courbes, des améliorations de courbes qui ne sont pas nécessairement dans les emprises ferroviaires. Nous disions tout à l'heure, sur Rennes-Brest et Rennes-Quimper phase 1, que les améliorations qui étaient possibles dans le réseau existant, au plus près du réseau existant, ont été réalisées. Entre Rennes-Brest et Rennes-Quimper, elles nous ont fait gagner 5 mn. Là, nous sommes à présent sur des modifications beaucoup plus substantielles, en dehors des emprises ferroviaires.

Deuxième chose importante, c'est que nous avons par définition, dans les travaux au plus proche du réseau ferré, des contraintes d'exploitation majeures en termes d'exploitation, donc des suggestions. Vous le savez et vous le voyez actuellement avec les travaux de la LGV Bretagne-Pays-de-la-Loire notamment ou des travaux sur Vannes-Redon, des impacts sur les circulations, des coûts. Les travaux ferroviaires en exploitation coûtent plus cher.

Troisième chose, il y a 150 ans, quand ces lignes ont été créées, elles ne prenaient pas en compte les normes environnementales en vigueur aujourd'hui. Elles sont dans les fonds de vallée et les contraintes environnementales sont bien plus importantes à présent. Les lignes ferroviaires sont donc actuellement plus complexes à améliorer dans leur tracé actuel. Tout ceci conduit et c'est, je l'avoue, contre-intuitif, à un scénario mauve, je vous le confirme, à un coût plus élevé que le scénario bleu.

Michel MORIN, membre de la CPDP

Et sur le prix du billet en 2030 ? Vous n'avez pas d'idée ? Le prix ne sera pas fixé par RFF, il le sera par l'exploitant, bien entendu, en fonction aussi de considérations commerciales. Mais est-ce que vous pouvez nous dire combien de la part du billet en plus les travaux RFF feront ? Sinon, vous répondrez sur internet, comme disait Monsieur.

Arnaud GODART, RFF

Je ne sais pas si certains collègues veulent...

Michel MORIN, membre de la CPDP

C'est peut-être un peu compliqué.

Arnaud GODART, RFF

C'est un peu compliqué parce que, par définition, comme ça a été dit tout à l'heure, nous ne connaissons pas les modes d'exploitation.

Michel MORIN, membre de la CPDP

Je comprends très bien.

Bien, on va enchaîner avec une question sur internet.

Gérard ALLARD, France Nature Environnement (question par internet)

Le maître d'ouvrage est-il en mesure de préciser, pour chaque scénario, le coût de chaque branche Brest-Quimper-Nantes, et en particulier le coût de la branche Rennes-Brest afin de le rapporter à la minute gagnée ?

Arnaud GODART, RFF

Cédric, est-ce que tu peux répondre ?

Cédric LEVREL, RFF

Concernant le coût partiel du projet, comme demandé dans la question, à savoir sur la branche Rennes-Lamballe, ce qui se passe, c'est que, nous, aujourd'hui, on a conçu des scénarios qui répondent à tous les objectifs. Donc, on ne les a pas découpés en sous-produits, raison pour laquelle, dans les études qui sont en ligne sur internet, est précisé un coût global du scénario, tel qu'il vous est présenté ce soir, et détaillé le linéaire d'aménagement par section : Rennes-Lamballe, environ 60 km de sections de lignes nouvelles. Naturellement, le fait de découper cette section et de l'isoler du reste est

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

un exercice purement théorique puisque vous savez que, quand on fait un grand projet ferroviaire, on installe des bases de travaux assez conséquentes et qui ne sont pas les mêmes si je traite chaque branche indépendamment l'une de l'autre.

En revanche, on peut vous donner un ordre de grandeur, qui est de l'ordre du milliard pour la branche Rennes-Lamballe, donnée non présente dans nos études mais qui correspond à peu près au ratio moyen du kilomètre de ligne nouvelle sur un projet de ce type.

Michel MORIN, membre de la CPDP

Merci. Je vous propose donc que nous arrêtons ici la première partie. Madame, vous pourrez éventuellement reposer des questions après.

Pascale MOISAN, Brestoïse

Vous avez parlé de la concurrence de l'aérien sur la SNCF. En ce moment, c'est beaucoup le covoiturage, parce que si je veux aller à Paris demain, par exemple si j'ai un enterrement, il faut que je me décide maintenant, le billet va être à 160 € à peu près. Si j'ai de la place, je peux même mettre un 92 € en strapontin, ça s'est vu ! Et donc le covoiturage à 25 €, c'est bien. Ça rejoint ce qu'a dit Monsieur tout à l'heure, bien sûr, vous n'êtes pas les exploitants qui seront la SNCF, parmi d'autres, en 2030, mais c'est évident que les gens choisiront quand même toujours ce qui est raisonnable et pas des billets qu'on doit prendre à l'avance, qu'on ne peut même pas prendre 10 mn avant, on ne peut même pas monter, et ça coûte 180 € : ce n'est pas possible !

Michel MORIN, membre de la CPDP

Merci, Madame, pour cet avis. La parole est maintenant à Madame GUIHENEUF, directrice de l'Adeupa.

Claire GUIHENEUF, directrice de l'Adeupa

Bonsoir, je suis la directrice de l'Agence d'urbanisme du Pays-de-Brest, organisme financé par les collectivités pour la très grande partie, avec l'objectif de leur fournir des éléments d'aide à la décision et à la réflexion sur les projets. À ce titre, la question de la connexion à l'extérieur, de la connectivité du territoire, fait partie de nos sujets depuis déjà plusieurs années et nous y avons travaillé en interne, en liaison avec les autres agences de Bretagne et de Pays de la Loire.

Ce qu'on m'a demandé de vous conter rapidement, en quelques minutes, c'est d'apporter des éléments d'objectivation sur la deuxième partie du débat, qui est l'effet attendu du projet LNOBPL en matière économique. Je vais donc être davantage, dans mon propos, axée sur la question de l'opportunité du projet, que vous avez déjà abordée au cours de la première partie, c'est-à-dire que je ne vais pas du tout revenir sur la question des différents scénarios et de leurs coûts, mais être plutôt sur les questions : faut-il faire ce projet, pourquoi et quels sont les éléments dont on dispose qui peuvent amener quelques éléments de réflexion ? Je ferai de temps en temps ceci, et je ne vous dirai pas au revoir, mais c'est simplement que j'attends la diapo suivante, c'est de cette manière que j'attends qu'elle apparaisse à l'écran.

Peut-être déjà tout de suite pour commencer sur cette question de la connectivité. Depuis quelque temps, on réfléchit de plus en plus, en termes de développement économique, non seulement sur des indicateurs habituels (développement d'emplois, etc.), même si, bien sûr, ils restent importants, mais on amène dans le débat la question de ce que représente, dans le développement, la liaison avec l'extérieur. À ce titre, je vais me référer aux travaux d'un chercheur, qui s'appelle Nadine CATTAN, qui est directrice d'un laboratoire de recherche, et qui, sous l'impulsion de la Datar, a essayé de mesurer ce que représentaient les flux des échanges de nature économique entre les villes. Elle a mesuré ces flux et ces échanges, à la fois au travers, par exemple, des déplacements ferroviaires ou aériens, mais aussi des liens entre les entreprises et leurs établissements, des contrats qui sont générés entre les entreprises, des projets de recherche entre des laboratoires situés dans des villes différentes, donc un certain nombre d'indicateurs.

Que montre Nadine CATTAN ? Elle montre qu'il y a plusieurs systèmes de liaisons qui s'emboîtent. Le premier est celui que vous avez à l'écran, ce sont les liaisons de proximité. On voit très bien sur ce graphique, à l'échelle brestoïse, les liens de proximité que Brest entretient avec Quimper et Morlaix. Sa deuxième logique, ce sont des liens transversaux entre systèmes. Donc là, à l'échelle Bretagne et Pays de la Loire, on voit très bien les liens entre Brest et Rennes, mais aussi entre Brest et Nantes. Comme on est en France, on a fait une carte spécifique pour les liaisons avec Paris, parce

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

que, sinon, elles écrasent tout. Là, on voit très bien que Brest, au niveau de la liaison avec Paris, est sur la même couleur, donc avec le même niveau d'intensité des échanges, que les autres métropoles de l'ouest que sont Rennes et Nantes. Vous avez un résumé du système relationnel que Brest entretient avec les villes voisines, qui sont empilées, et dans lequel on voit évidemment que la liaison avec Paris n'est pas la seule, parce que c'est une question qui revient de manière récurrente. Brest entretient aussi des échanges avec Lyon, par exemple, avec Toulon, avec Marseille. Néanmoins, il est évident que le volume de ces liaisons les plus importantes les conduit d'une part à Rennes et à Paris, d'autre part à Nantes. *A priori*, tout ce qui, en termes d'infrastructures matérielles ou immatérielles, va permettre de faciliter ces échanges, de gagner du temps et donc de les multiplier, est un facilitateur du développement. Cela répond d'une certaine manière, même indirectement, à la question qui a été posée tout à l'heure par quelqu'un qui, à mon avis, habite Nantes, sur la façon dont ça permet de gagner du temps. Ça permet sans doute de développer les réseaux ; ce n'est probablement par le seul moyen mais, en tout cas, c'en est un.

Ensuite, sur la situation particulière de Brest par rapport à d'autres villes, nous avons réalisé des cartes d'anamorphose. On déforme la carte de France pour montrer comment on se situe par rapport aux autres. Vous avez ici la situation en 2012 en termes de liaisons ferroviaires avec Paris, parce que, en France, le système de référence est la liaison avec Paris. C'est quand même quelque chose qui est très, très usité. Pour établir ces cartes, nous avons pris ce que nous vivons dans la vraie vie. Nous étions peut-être un peu jeunes à l'agence, mais le fameux train à 3 h 55 Brest-Paris, aucun de nous ne l'avait pratiqué : on ne l'a donc même pas envisagé une seconde. On a pris plutôt les temps réels de trajet tels qu'on les vit et qui, pour moi, n'ont jamais été inférieurs à 4 h 30. Voilà la situation en 2012. La situation, vous l'avez à côté, avec l'amélioration que vont amener les travaux actuellement sur la voie, dont on vous a parlé et qui vont rapprocher beaucoup Rennes de Paris. Effectivement, Brest gagne dans sa proximité avec Paris ; en revanche, le lien avec Rennes est à peu près de même nature. Vous avez deux autres cartes : la première, vous l'avez déjà vue et, la deuxième, c'est l'hypothèse où les travaux qui sont actuellement programmés au sein du SNIT se réaliseraient, sauf LNOBPL. Alors là, on voit que, effectivement, la pointe bretonne serait à ce moment-là dans une situation très, très défavorable au niveau national.

Cette situation très défavorable au niveau national produit déjà aujourd'hui des arbitrages. Vous voyez par exemple ici, sur ce graphique, le fait que, dans l'arbitrage des acteurs économiques dans leur lien avec Paris, Brest est dans une situation tout à fait singulière, puisque le lien avec Paris est aujourd'hui très pratiqué par avion. Je vais faire référence, sur ce choix entre le train d'une part et l'avion d'autre part, à une étude que nous avons conduite en 2009 avec les autres agences bretonnes. Nous avons réalisé un certain nombre de ce qu'on appelle des focus groups, en fait ces réunions collectives avec des échanges à plusieurs, généralement des réunions thématiques, et une enquête auprès d'entreprises, justement pour travailler sur leurs pratiques du déplacement, leurs soucis et leurs réactions au projet LNOBPL.

Sur la question du choix entre le train et l'avion, les acteurs finistériens étaient assez critiques sur la dominante avion, en mettant en avant un certain nombre de points, d'abord le coût, jugé nettement plus conséquent lorsqu'on choisit l'avion. C'est vrai, ça a été pointé dans la salle tout à l'heure, il y a eu un effort, parce qu'il y a maintenant du *lowcost*, etc. Néanmoins, si on faisait une moyenne, l'avion reste un mode de déplacement onéreux. Mais ça n'était pas le seul point qui était posé, il y avait aussi la question du confort du trajet, avec notamment le fait que l'avion génère beaucoup plus de ruptures de charges, du fait en particulier que les deux aéroports de départ et d'arrivée sont extérieurs à la ville et exigent donc un autre mode de transport pour rejoindre le point d'arrivée le plus souvent. Les acteurs finistériens, du Pays-de-Brest en particulier, étaient également soucieux de la question de l'empreinte écologique et mettaient en avant le fait qu'en matière de CO₂ il y avait quand même une grande différence entre les déplacements avion et train.

Dans l'étude qui a été réalisée, on demandait à nos acteurs comment ils envisageaient le projet LNOBPL et quels étaient pour eux les effets attendus, effets positifs ou moins positifs. Globalement, les effets attendus sont des effets positifs. Il n'y avait pas de manifestation forte de crainte, un impact positif attendu sur les activités économiques, lié notamment à des contacts facilités avec Paris et avec les autres métropoles connectées au TGV, et un avantage qui était à ce moment-là jugé comparatif, notamment en termes de qualité de vie, pour attirer une main-d'œuvre qualifiée, les entreprises estimant qu'aujourd'hui l'éloignement à Paris, mais aussi à Rennes, était un point négatif lorsqu'ils devaient recruter. Les structures d'enseignement supérieur et de recherche estimaient que ce serait un avantage comparatif renforcé pour les étudiants résidant notamment en Région parisienne et pour ceux qui recrutent à l'échelle métropolitaine. Ils estimaient également que l'accueil des chercheurs serait facilité et que l'accessibilité accrue au pôle

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

parisien générant plus d'échanges permettrait un meilleur positionnement sur les filières d'excellence. Enfin, étaient attendus des effets positifs sur le tourisme, en particulier le tourisme de court séjour. Les acteurs culturels étaient également très en attente de liaisons plus facilitées et de coopération, notamment avec les acteurs parisiens.

Ceci n'empêche pas que certains points de vigilance ont été posés, avec la crainte éventuellement d'une plus forte dépendance parisienne, notamment pour les acteurs de l'enseignement supérieur et de la recherche. Un point a été un peu abordé, c'est la liaison avec les autres villes, c'est-à-dire comment BGV dessert, au-delà des villes qui ont une gare sur la liaison, l'ensemble du territoire breton.

En conclusion, ce qu'ont remonté à l'époque les acteurs économiques, c'était d'abord le risque d'une Bretagne avec deux niveaux de développement si LNOBPL ne se faisait pas ; le souci, vous l'avez pointé tout à l'heure, d'une liaison Brest ou Quimper vraiment à 3 h de Paris, estimant qu'il y avait là un effet de seuil qui était très important, mais disant aussi que la question du temps n'était pas la seule, que d'autres questions se posaient, notamment en termes de cadencement et de fréquence et que, par exemple, la capacité à arriver à 9 h le matin à Paris était une vraie question, pour pouvoir faire l'aller-retour dans la journée. Il était important évidemment que le projet comporte aussi, aux échelons locaux, à la fois une réflexion sur les quartiers des gares et leur capacité d'accueil en tertiaire et aussi une réflexion sur l'ensemble de la chaîne de déplacement, à la fois la liaison avec la voiture, l'accessibilité diverse et les correspondances de TER.

Michel MORIN, membre de la CPDP

Merci beaucoup, Madame, pour cet éclairage. Je donne maintenant la parole à Madame LELANN, déléguée générale d'Investir en Finistère.

Françoise LELANN, directrice d'Investir en Finistère

Bonsoir. Je suis en fait directrice d'Investir en Finistère et j'excuse Jean-Paul KERRIEN, notre président, qui aurait bien souhaité être présent aussi ce soir, mais qui était en déplacement à l'extérieur du territoire. Par contre, Jean LE VOURCH, notre président honoraire, est également présent dans la salle : c'est un sujet qui le passionne, donc je ne doute pas qu'il saura prendre la parole également et me compléter.

D'abord juste quelques mots pour rappeler à ceux qui ne connaîtraient pas notre structure ce qu'est Investir en Finistère. C'est une association qui a une dizaine d'années d'existence, qui a été créée par les Chambres de commerce et d'industrie du Finistère et les deux principales banques mutualistes, qui rassemble également aujourd'hui la Chambre d'agriculture du Finistère, ainsi que 25 à 30 des principales entreprises finistériennes, qui pèsent 30 000 emplois en Finistère et 60 000 emplois au total. Ce qui a rassemblé l'ensemble de ces organismes, c'est de contribuer au développement économique du Finistère, et ce par différents biais et sur différents thèmes. Vous les avez là à l'écran, je ne les passe donc pas tous en revue : vous voyez qu'il y a beaucoup de thèmes qui touchent aux infrastructures de notre territoire. Le TGV a été l'un des thèmes fondateurs de notre association, mais nous nous sommes aussi fortement penchés sur la desserte énergétique du territoire, sur la desserte numérique et nous participons à la promotion du Finistère économique qui a décidé des investisseurs à venir s'implanter en Finistère. Voilà donc en quelques mots ce qu'est notre structure, ce qui veut dire que j'interviens aujourd'hui en tant que porte-parole des entreprises finistériennes, qui s'intéressent, bien sûr, à tous les facteurs d'attractivité du territoire et à tous les facteurs qui peuvent leur permettre d'être plus performants et de rester aujourd'hui et d'investir en Finistère.

J'ai prévu une présentation en deux parties distinctes, une première partie pour parler du développement économique et de la façon dont LNOBPL peut contribuer au développement économique de notre territoire. Cette première partie va donc être un rappel des différents impacts que cette nouvelle desserte ferroviaire pourrait avoir sur un plan économique ; la deuxième partie portera davantage sur la position d'Investir en Finistère aujourd'hui par rapport à ce projet et aux scénarios qui ont été présentés.

Dans un premier temps, je vais donc rappeler les attentes des chefs d'entreprise rassemblés au sein d'Investir en Finistère. Une demande, qui est relayée depuis la création de l'association, est de mettre Paris, Brest et Quimper à moins de 3 h, ce qui, pour nous, signifie également mettre Brest et Quimper à moins de 1 h 30 de Rennes, c'est-à-dire qu'on ne dissocie pas les deux objectifs : l'objectif de liaison avec Rennes est tout à fait essentiel aussi pour pouvoir atteindre l'objectif des 3 h. Ce qui signifie également qu'on considère que tout temps qui pourrait être gagné entre Rennes et Paris demain ou après-demain, par exemple par la mise en place d'un nouveau matériel roulant, doit être défalqué de cet

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

objectif de 3 h, c'est-à-dire que ce n'est pas parce que la GV permettrait d'obtenir 10 mn de gain de temps entre Paris et Brest dans quelques années qu'on considère que l'objectif des 3 h doit rester l'objectif des 3 h. On considère à ce moment-là que l'objectif doit être revu à 2 h 50. C'est juste pour entrer dans les détails techniques, mais qui sont importants parce que, effectivement, l'objet est quand même bien un gain de temps pour l'ouest de la Bretagne et pas uniquement pour la partie est du trajet entre Paris et Brest-Quimper.

L'autre élément peut d'ailleurs être lié à ce que Madame GUIHENEUF a montré tout à l'heure : c'est aussi d'améliorer les autres dessertes, c'est-à-dire, au-delà de Paris, les dessertes intra-régionales, que ce soit entre Brest et Quimper mais aussi, plus largement, entre Brest et Nantes ; on a vu l'intérêt et l'enjeu de cette desserte-là dans les cartes présentées précédemment. C'est donc une carte que vous avez déjà vue. On s'était un peu concerté avant, mais suffisamment sans doute.

Pourquoi l'objectif de 3 h pour Paris est-il stratégique sur un plan économique selon nous ? Premièrement, parce que cela permet de diminuer l'éloignement relatif au regard des autres territoires. Aujourd'hui, on est en concurrence avec les autres territoires, il est donc important de voir comment on se situe, pas simplement sur une carte géographique avec des kilomètres, mais aussi sur une carte qui représente les temps de transport. Cette carte-ci est en fait celle qui est la perspective 2030, donc lorsque les différents travaux engagés auront été réalisés et lorsque le seul projet complémentaire retenu en priorité n° 1 dans le SNIT, c'est-à-dire la liaison vers Toulouse, aura été réalisé. On voit qu'on a quand même un recentrage de la France autour du cercle des 3 h, avec quelques territoires, qui se restreint encore en périphérie, dont la pointe Bretagne : c'est bien justement ce qui nous préoccupe. On peut donc dire qu'en 2017 Brest et Quimper, qui sont à peu près à une même distance de Paris que Bordeaux, seront encore à 3 h 30 lorsque Bordeaux sera à peine plus de 2 h. On voit donc bien, puisqu'on parle de concurrence entre les territoires, qu'on n'est pas traités de façon équivalente. De la même façon, en 2017, Rennes sera plus proche de Paris que de Brest et Quimper, puisque Rennes sera à 1 h 30 à peu près lorsqu'on sera toujours à plus de 2 h de Rennes, ce qui ne peut qu'accentuer la fracture qu'on observe entre l'est et l'ouest de notre région.

L'objectif des 3 h est aussi important. Claire l'a un peu exprimé tout à l'heure, mais on a le résultat d'une étude qui a été menée par l'Apec en 2014, donc toute récente, et qui a interrogé les cadres sur les éléments d'attractivité qu'ils prenaient en compte. On voit, dans les cercles rouges, que la présence d'infrastructures et les liens facilités avec les réseaux de transport sont des éléments qui sont prépondérants. Lorsqu'on parle d'attirer des profils hautement qualifiés ou des cadres sur le territoire, ce sont des éléments qui sont à prendre en compte. Au sein de nos adhérents, on a un certain nombre d'entreprises qui nous relaient la difficulté aujourd'hui à recruter certains profils, et c'est un des éléments qui contribuent à cette difficulté-là.

Cela a été évoqué tout à l'heure par RFF également en réponse à une question sur le gain de temps attendu et sur ce fameux objectif de 3 h, qui est vraiment la durée qui fait la bascule entre le report d'un mode aéroportuaire vers un mode ferroviaire. Il y a donc toute une série d'études qui le démontrent. Une étude par exemple sur le projet GPSO avait bien montré que, à 4 h entre Paris et Toulouse, on était à 45 % de parts de marché du fer par rapport à l'air, alors que, lorsqu'on se rapprochait de cette fameuse barre des 3 h, c'était plus des deux tiers du marché. On voit donc bien l'effet de bascule et à quel point ces 3 h sont stratégiques.

Un autre graphique montre ça. Un géographe de l'université de Nantes avait justement réalisé des études – elles datent un peu, mais restent assez vraies, puisque les éléments n'ont pas énormément bougé – sur cette espèce de barrière qui existe en Bretagne entre le choix d'un mode ferroviaire ou d'un mode aéroportuaire, avec toute la partie occidentale de la Bretagne qui, aujourd'hui, privilégie effectivement le mode aéroportuaire, avec les conséquences économiques que ça a, bien sûr, pour les entreprises. Maintenant, on sait que, pour pouvoir envisager un aller-retour dans la journée – ce qui est la demande des entreprises –, il ne faut pas que la durée de transport excède les 6-7 heures, de façon à pouvoir envisager une séquence de travail à Paris, bien sûr.

Un autre élément a aussi été évoqué par Claire – je l'illustre peut-être un peu plus – le fait qu'on attend de ces 3 h qu'elles nous permettent aussi le développement de courts séjours. On a là des chiffres qui concernent la région PACA, avec ce qu'a permis d'atteindre le fait de mettre Marseille à 3 h de Paris, avec aujourd'hui 70 % des nuitées gagnées qui le sont sur de courts séjours. Globalement, en France, les courts séjours représentent pratiquement 50 % des séjours, alors qu'en Finistère ce n'est encore qu'un tiers des séjours. On voit donc le gain que l'on pourrait obtenir sachant que, pour ces courts séjours, au-delà de 2-3 h de transport, on voit que ça devient rédhibitoire. C'est donc également un

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

facteur favorable pour le développement économique de notre territoire sur le secteur tourisme.

Là, c'est une autre façon d'illustrer, mais c'est la carte bretonne qui représentait le type de tourisme en fonction des territoires et où, malgré un Finistère qui reste le principal département touristique breton, mais qui reste quand même très positionné sur les longs séjours et a plus de mal à convaincre sur les courts séjours, alors que les courts séjours sont vraiment la tendance actuelle au niveau du tourisme.

Cette carte est difficile à décrypter. Elle est issue d'une étude que nous avons fait réaliser par l'Insee et l'Adeupa en juin dernier et qui avait pour objet de pouvoir positionner le Finistère, sur des éléments de compétitivité et d'attractivité, par rapport à d'autres territoires qu'on jugeait comparables, comparables parce qu'ayant une agglomération à peu près au même niveau, parce qu'ayant une situation aussi littorale, parce qu'ayant des caractéristiques économiques assez proches. On avait donc comme ça distingué à peu près 11 départements, qui nous semblaient intéressants à comparer, et le principal résultat de cette étude a été de dire que le Finistère a des éléments objectifs de compétitivité, mais qu'on ne retrouve pas dans l'attractivité constatée du territoire, c'est-à-dire qu'on a une attractivité en deçà de ce qu'elle devrait être, notamment justement l'éloignement géographique – en particulier, la mauvaise desserte actuelle en train était aussi pour beaucoup dans ce résultat –, avec une difficulté à faire venir suffisamment d'investisseurs extérieurs créateurs d'emplois, de travailleurs indépendants : on était vraiment en décalage sur ces aspects-là par rapport aux autres territoires et, de la même façon, ne drainant qu'une proportion assez moyenne de retraités et de touristes par rapport à d'autres régions et une proportion assez faible de « navetteurs », qui travaillent dans un autre département, mais qui habiteraient en Finistère. Certes, la géographie de notre département provoque un peu ça, puisqu'on est en bout et entouré simplement de deux départements. Ceci dit, les liaisons sans doute aujourd'hui entre les différentes et principales villes de Bretagne amènent aussi à ce résultat-là.

Donc, ça, c'est un peu la conclusion de ma première partie. Quelle opportunité pour la démographie et l'économie du Finistère ? D'abord une inquiétude : lorsqu'on regarde la carte que vous avez à gauche, vous voyez que le Finistère est le seul département de la côte atlantique à bénéficier d'une démographie quand même moins favorable. L'inquiétude, si on n'améliore pas les conditions d'attractivité de notre territoire, c'est de renforcer cette tendance, qui est vraiment atypique, comme vous le voyez. Sur les enjeux économiques, l'enjeu pour les entreprises déjà présentes est de se connecter plus facilement, plus rapidement et plus économiquement aux centres de décision, qu'ils soient régionaux, nationaux ou internationaux, d'attirer les compétences, de développer des marchés, en particulier dans le tourisme, la *silver economy*, de favoriser éventuellement le report modal de marchandise vers du fret ferroviaire – on ne l'a pas évoqué, mais c'est vrai que ça doit aussi faire partie du projet. Pour les entreprises non présentes, c'est qu'elles considèrent notre territoire pour leurs projets d'implantation : aujourd'hui, on accompagne des entreprises et je peux vous dire que, pour certaines d'entre elles, être à plus de 2 ou 3 h de transport de Paris est rédhibitoire : on n'est même pas regardé comme territoire, on n'est pas dans leur cahier des charges – et favoriser les échanges, les partenariats et, au-delà de ça, bien sûr, l'activité. Rapidement, les bénéfices pour les autres publics, mais Claire les a aussi évoquées, c'est attirer des étudiants, favoriser les échanges au niveau de l'enseignement supérieur et de la recherche. Donc, ça, c'est ce qu'on attendrait comme effets positifs de l'atteinte des objectifs des 3 h.

Maintenant, où en sera-t-on ? Nous, on a un tableau sans astérisque, c'est-à-dire qu'on est parti des temps constatés en 2009, donc vraiment des temps jugés comme temps de référence. Là, vous avez l'ensemble des trains qui pouvaient se pratiquer. Notre demande est un train avec 3 arrêts intermédiaires, c'est-à-dire que les trains qui ne s'arrêtent nulle part, on a tendance à considérer que, commercialement, ils ne tiendront pas vraiment la route et donc on n'en constatera assez peu. On est donc partis sur un objectif de trains avec 3 arrêts, que ce soit sur la ligne nord ou sur la ligne sud. On considère donc, en retranchant bien les 37 mn, les 5 mn, les 2 mn, tous les temps qui seront gagnés par l'arrivée de la LGV Bretagne-Pays-de-la-Loire et les phases 1 en plus, qu'on sera encore à 3 h 26 ou 3 h 27. Pour nous, l'objectif n'est pas de gagner 10 mn, c'est de gagner entre 25 et 30 mn : c'est bien ça qu'on a en tête.

Notre avis concernant les différents scénarios proposés. Le premier découle un peu de ce que je viens de dire, c'est-à-dire qu'on considère aujourd'hui qu'aucun des scénarios ne permet d'arriver à l'objectif des 3 h en desserte commerciale, même optimisé, c'est-à-dire avec seulement 3 arrêts, quand on a aujourd'hui des trains qui ont plutôt 5 ou 6 arrêts. On considère aussi que les dessertes intra-régionales sont peu améliorées, notamment on a toujours ce manque entre la ligne Nord et la ligne Sud-Bretagne, c'est-à-dire que ça ne boucle pas. Ça concerne bien sûr la liaison Brest-Quimper mais, au-delà, la liaison Brest-Nantes. Les gains sont proposés à l'est de la région exclusivement – on a vu qu'il y avait

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

des ajouts possibles, etc. mais avec le coût que ça représente également – alors que l'est de la Bretagne, avec l'arrivée de la LGV Bretagne-Pays-de-la-Loire, bénéficiera relativement beaucoup plus de l'effet grande vitesse que l'ouest. J'ai fait un petit calcul, les 37 mn gagnées, c'est 28 % de temps gagné pour la desserte entre Rennes et Paris et 15 % pour la desserte entre Brest-Paris ou Quimper-Paris. Relativement, on voit donc bien que le gain n'est pas le même, qu'on soit à Rennes, Brest ou Quimper. Par ailleurs, la desserte LGV Rennes-Nantes, via Notre-Dame-des-Landes, n'est peut-être pas la meilleure option pour répondre aux besoins de mobilité entre Rennes et Nantes, où on sait que, à terme, ce sera certainement une aire urbaine unique. Est-ce que c'est la grande vitesse qui sera la meilleure option ? La question se pose aussi et des études complémentaires vont certainement permettre d'y répondre.

En conclusion, les solutions proposées ne satisfont pas l'objectif initial, qui était pour nous d'être en dessous de 3 h, ce qui signifie qu'on va réfléchir à une alternative, qui prendrait mieux en compte les attentes des chefs d'entreprise et, plus globalement, les 900 000 Finistériens, parce que je rappelle qu'on parle de 900 000 Finistériens et non pas de 50 000 personnes. C'est peut-être le bout du monde, mais qui reste fort heureusement peuplé et qu'on espère encore davantage peuplé dans les années à venir. Merci.

Michel MORIN, membre de la CPDP

Merci, Madame. Pour apporter une précision par rapport à ce qui vient d'être indiqué, est-ce que vous pouvez dire, avec le scénario le plus performant en gain de temps et les ajouts que vous avez proposés et 3 arrêts comme cela a été indiqué, quel est, selon votre projet, le scénario le plus performant et quel serait le temps entre Brest et Paris ? C'est-à-dire, je pense, le scénario vert plus deux ajouts.

Arnaud GODART, RFF

Le scénario vert plus deux ajouts : en réalité, on ne peut pas appliquer deux ajouts au scénario vert. On peut n'en mettre qu'un seul, puisqu'il arrive déjà à Saint-Brieuc. On serait donc sur un gain de 19 ou 20 mn en gros. Pour un TGV avec 3 arrêts, comme un arrêt coûte environ 5 mn, on a quand même 15 mn de temps supplémentaire, on doit donc retomber vers 3 h ou 3 h 5, j'imagine.

Michel MORIN, membre de la CPDP

Pour quel coût ?

Arnaud GODART, RFF

Le coût du scénario vert est de 5 milliards plus 500 millions d'euros, donc 5,5 milliards d'euros pour le projet complet.

Michel MORIN, membre de la CPDP

Et pour le sud, vous comptez une fois seulement 500 millions ?

Arnaud GODART, RFF

Non, pour le sud, il y a aussi 500 000 millions, donc 6 milliards au total si on traite à équivalence Brest et Quimper effectivement, pour l'ensemble du projet, y compris Rennes-Nantes, y compris la desserte de l'aéroport.

Michel MORIN, membre de la CPDP

Merci. Qui souhaite s'exprimer ?

Évelyne LUCAS, vice-présidente de la CCI de Brest

J'ai levé le doigt tout à l'heure et je souhaite que mon intervention soit intégrée dans les avis de la fin de la première partie. C'est possible ?

Michel MORIN, membre de la CPDP

Oui, pas de problème.

Évelyne LUCAS, vice-présidente de la CCI de Brest

Très bien. J'interviens en tant que vice-présidente de la CCI de Brest et au nom de celle-ci, Franck BELLION, son

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

président, étant retenu en dehors de Brest. Pour ceux d'entre vous qui ne me connaîtraient pas, outre la présidence de l'entreprise Raub, qui est une entreprise de second œuvre dans le bâtiment, j'ai aussi différents mandats dans les instances professionnelles à des niveaux locaux, départementaux et régionaux. J'interviens donc ce soir, comme je l'ai dit, en tant que représentante de la CCI de Brest, regroupant 12 000 entreprises qui, elles-mêmes, emploient 80 000 personnes.

Je constate qu'il est présenté trois scénarios déjà ficelés, comme si l'un de ceux-ci était susceptible de répondre à la problématique de l'Ouest breton, de sa métropole, de ses habitants et de ses entreprises. Je me permets de le dire, aucun de ces scénarios n'est suffisant. Cette insuffisance se traduit à la fois en termes d'objectifs et de temporalité. Par exemple, alors que Bordeaux est sensiblement à la même distance de Paris que Brest, la métropole d'Aquitaine va être à 2 h 05 mn de la capitale française en vitesse commerciale, et cela dès 2017. Il est promis un trajet, toujours de plus de 3 h, à l'horizon de 2030 pour Brest. Vous nous avez annoncé 3 h 10, notre estimation – idem Investir en Finistère – est de 3 h 26.

2017, 2030, que de temps perdu pour Brest, la métropole de l'Ouest français ! Quel handicap différentiel pour le développement de l'Ouest breton dans la compétition entre les territoires ? Ses entreprises, ses productions, mais aussi son dispositif d'enseignement supérieur et de recherche – en clair, la faculté de l'Ouest breton, qui a créé de la valeur, de la richesse et de la vie – sont pénalisés de 50 % par rapport au bassin aquitain. Je réfute tous les calculs exposés concernant la rentabilité attendue en fonction du nombre de voyageurs. Ces chiffres concernant les passagers sont un biais dans un débat d'aménagement du territoire. Mesdames, Messieurs, veut-on donner une chance égale ou pas à l'Ouest breton ? Est-ce que demander cette égalité de chance n'est pas mendier ?

Maintenant, à propos des tracés, d'abord un constat : tous les travaux ou presque se concentrent sur l'est de la Bretagne et la Loire-Atlantique. Les tronçons de lignes nouvelles prévus le sont exclusivement à nouveau à l'est de la région, ce qui accroîtra encore le gain relatif pour l'est de la Bretagne par rapport à l'ouest. Une fois encore, les besoins légitimes de l'Ouest breton servent d'abord à alimenter la création de facteurs de développement à l'est de la péninsule.

Michel MORIN, membre de la CPDP

Bien, Madame, est-ce votre conclusion ?

Évelyne LUCAS, vice-présidente de la CCI de Bretagne

Presque.

Michel MORIN, membre de la CPDP

S'il vous plaît ?

Évelyne LUCAS, vice-présidente de la CCI de Bretagne

D'accord. Aucun scénario soumis au débat public ne répond en l'état à cet objectif. Je voudrais rappeler une phrase d'Edgar Pisani dans la *Revue française de sciences politiques* d'avril 1956, qui a écrit : « *Aménager le territoire, c'est prendre conscience de l'espace française comme richesse et comme devoir* ». Dans ces conditions, ce qui devrait être dit ce soir, c'est que la copie est à améliorer.

Michel MORIN, membre de la CPDP

Merci, Madame. D'autres interventions ?

Hélène MARTIN-BRELOT, Université de Brest

J'avais cru comprendre aussi qu'un objectif du projet était de mieux irriguer l'ensemble du territoire breton. Dans ce sens, je voulais savoir pourquoi aucun des scénarios ne prévoit de tenir compte du centre de la Bretagne ?

Benoît FORMSTECHE, RFF

Nous avons plusieurs objectifs, vous l'avez vu, notamment de favoriser les relations inter-villes. Parmi ces objectifs, nous nous sommes fixés d'utiliser le réseau existant – je pense que c'est important de le rappeler –, ceci pour faire bénéficier les nouvelles liaisons des efforts réalisés depuis de nombreuses années, sur Rennes-Brest et Rennes-Quimper

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

notamment, pour ne parler que de ces liaisons, et pouvoir capitaliser vraiment sur les efforts réalisés depuis de nombreuses années. Nous nous appuyons sur le réseau existant parce que c'est notre raison : aujourd'hui la priorité, vous l'avez compris, c'est les trains du quotidien. Nous partons donc d'abord de cet aspect. La troisième dimension, si je puis me permettre, c'est la dimension environnementale, qui nous pousse aussi à partir du réseau existant pour limiter les impacts environnementaux.

Nous sommes donc partis du réseau existant. Nous pourrions améliorer notre copie, tout est ouvert, on l'a dit. Mais voilà le raisonnement : nous sommes partis sur le réseau existant et nous sommes partis aussi des connexions avec les autres modes. Je pense qu'il est important de dire que le réseau ferroviaire répond à un niveau de pertinence sur certains trajets. L'origine-destination n'est pas toujours pertinente pour tous les déplacements. Nous travaillons en lien étroit avec les partenaires autorités organisatrices de transport, dans un contexte multi-modal, inter-modal. Nous avons parlé des pôles d'échanges multi-modaux tout à l'heure et il nous semble que, pour optimiser l'argent public et l'utilisation du projet, la connexion à des réseaux du car, à des réseaux routiers, à des modes doux, nous semble être une alternative crédible pour l'accès à certains territoires.

Je pense qu'il est important de rappeler que le ferroviaire est un transport de masse et, de ce point de vue, nous nous appuyons donc sur les dorsales, si je puis m'exprimer ainsi, existantes. Voilà le parti de ce projet.

Michel MORIN, membre de la CPDP

Vous pouvez peut-être préciser quand même : votre projet a un objectif d'améliorer les dessertes intra-régionales. Comment, par rapport à la situation actuelle, cette amélioration pourrait exister sur l'organisation des transports ? Est-ce que le cadencement, est-ce que les rendez-vous sont susceptibles d'améliorer des liaisons, même sans ligne nouvelle ou train à très grande vitesse sur ces liaisons vers le centre de la Bretagne ou des liaisons qui sont un peu oubliées ?

Benoît FORMSTECHE, RFF

Oui, nous pouvons effectivement passer une diapositive qui illustre le travail réalisé avec les partenaires (région, départements, communautés de communes) sur l'ensemble du territoire, breton notamment, mais ligérien aussi, sur des pôles d'échanges multi-modaux qui sont ici symbolisés par des hexagones, travaux en cours, études en cours, qui permettent de mieux connecter le réseau aux transports routiers ou à d'autres modes et d'améliorer aussi les correspondances au sein du ferroviaire. Nous pourrions, pour cela, je pense parler de 2017, qui est un temps – on l'a dit – qui va permettre de faire bénéficier la Bretagne de gains de temps vis-à-vis de la LGVBPL, nous l'avons vu, mais qui est aussi une étape très importante pour la structuration horaire.

Si je peux me permettre de passer la parole à notre directeur de projet dans le domaine Atlantique 2017 pour peut-être illustrer plus précisément la démarche 2017, qui concerne toute la façade atlantique et qui va permettre d'améliorer les services ferroviaires. Nous avons une diapo à apporter.

Serge MICHEL, directeur du projet Atlantique 2017

Je vais vous apporter mon témoignage sur ce que nous faisons actuellement pour préparer cette échéance de 2017, qui sera marquée sur le territoire du Grand-Ouest, Ouest et Sud-Ouest par la mise en service des deux lignes à grande vitesse Bretagne-Pays-de-la-Loire issue d'Europe-Atlantique, que vous avez évoquée : Bretagne-Pays-de-la-Loire avec Le Mans-Sablé-Rennes et Sud-Euro-Atlantique avec Tours-Bordeaux. Ces deux lignes vont être mises en service en même temps, en 2017, elles irriguent tout l'ouest et le sud-ouest à partir de la ligne Atlantique existante, qui figure en bleu sur cette carte et qui, au départ de Paris-Massy jusqu'à Courtalin, permet l'irrigation de l'ouest et du sud-ouest avec un tronç commun de 250 km. Ceci signifie que l'ensemble de ce territoire bleu, qui représente à peu près un tiers du territoire national, va voir l'ensemble de ses horaires ou du fonctionnement du réseau modifié par l'injection de 600 km de lignes nouvelles dans le réseau. Le projet Atlantique 2017 est un projet qui consiste à préparer cette nouvelle offre ferroviaire à l'échelle de ce territoire en répondant aux objectifs de desserte et d'amélioration de l'offre ferroviaire pour l'ensemble des territoires. Bien sûr, autour des nœuds ferroviaires principaux que constituent Rennes, Nantes, Bordeaux ou Toulouse, mais également de tous les nœuds de communication et de correspondance comme Le Mans ou Tours, pour ne citer que les plus proches, mais Redon ou Morlaix sont également des nœuds de correspondance, bien sûr ferroviaires, dès lors qu'il y a plusieurs lignes ferroviaires à y converger, mais également avec les autres modes de transport, le car notamment.

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

La construction de cette nouvelle offre pour 2017 doit permettre d'apporter de meilleurs services et de meilleures correspondances. Lorsqu'on emploie ce terme de « cadencement » ou de « structuration », cela apparaît technique mais, en fait, derrière ça, c'est un meilleur service que l'on cherche à apporter à chacun d'entre nous, à chaque voyageur potentiel. Rien n'est plus agaçant pour un voyageur lorsqu'il a une correspondance dans une gare de voir qu'il arrive dans la gare de correspondance 5 mn après le départ du train qu'il aurait aimé prendre pour aller plus loin et est obligé d'attendre 1 h 30 ou 2 h pour ça.

Le principe de la construction structurée de l'offre de sillons sur le réseau vise donc à permettre aux trains d'avoir des rendez-vous dans ces nœuds de correspondances, dans ces hubs, de façon à ce que, venant de toutes les directions et allant vers toutes les directions, il puisse y avoir une offre de correspondances de qualité. C'est donc ce qui doit être recherché et c'est le travail qui est actuellement mené, au-delà bien sûr de la réduction des temps de parcours, au-delà des effets que peut apporter cette structuration en donnant davantage de capacités sur la ligne classique parallèle aux lignes à grande vitesse, en offrant une meilleure souplesse pour organiser cette structure, pour améliorer l'offre ferroviaire. Nous sommes actuellement, à 3 ans des mises en service, dans cette phase de construction de l'architecture. Bien sûr, viendra ensuite le temps de la définition par le transporteur et les autorités organisatrices des trains qui seront effectivement proposés à la clientèle : il n'y aura pas des trains toutes les heures dans toutes les directions sur toutes les branches, mais cette offre sera proposée et la préparation de la future grille horaire précise se fera en 2015, dans un dialogue avec l'ensemble des collectivités et des représentants des voyageurs.

Puisque nous en sommes à cette phase aujourd'hui, en 2014, de définition des grands principes horaires, ce que je peux vous dire pour revenir sur un sujet qui a été évoqué à plusieurs reprises, celui du temps de parcours pour Paris-Brest, au stade actuel de nos travaux, la perspective d'avoir dans la structure horaire et ensuite dans la future grille des services des trains directs entre Paris et Brest en 3 h 10 est une perspective tout à fait concrète et réaliste. Bien sûr, ce ne seront pas des trains avec trois arrêts, comme cela a été cité. Le temps de parcours de 3 h 26 que vous nous indiquez avec trois arrêts est en cohérence avec cette idée d'avoir des trains directs, la possibilité de trains directs, entre Paris et Brest en 3 h 10. Y aura-t-il des trains directs, combien et comment ? C'est une autre question à laquelle il devra être répondu. Mais cet objectif dans la construction d'avoir des possibilités de trains directs Paris-Brest en 3 h 10 est une réalité, une perspective concrète, à laquelle nous travaillons de façon tout à fait précise actuellement.

Michel MORIN, membre de la CPDP

Merci.

Jean LE VOURCH, association Investir en Finistère, ex-président, référent dossier TGV

Bonsoir. Je voulais insister sur la nécessité de ce projet parce qu'il n'échappe à personne qu'on ne vient pas à Brest ou à Quimper en passant. Pour nous, Finistériens, c'est toujours un peu plus compliqué parce que nous sommes en bout de ligne. Quand on fait la comparaison avec d'autres métropoles qui, à équidistance, seront à un peu plus de 2 h, on n'est finalement pas très gourmands lorsque nous demandons 3 h.

Le désenclavement du Finistère en particulier a lieu à peu près tous les 30 ans. Au fur et à mesure que les technologies évoluent, nous avons besoin de rattraper un retard. Nous sommes à nouveau dans cette phase de rattrapage. Sinon, notre développement sera beaucoup plus poussif, voire peut s'arrêter. Que Brest soit reconnue comme métropole est une excellente nouvelle mais, du coup, ça nous fait naître une autre priorité : la liaison Brest-Quimper, qui était jusque-là un peu oubliée, redevient un intérêt. Comment, en effet, avoir un développement cohérent si Quimper est toujours à 1 h de Brest, en particulier sur le plan des écoles ? Tout ça nous interroge beaucoup puisque, face à nous – il faut quand même le dire – nous avons ce front commun Rennes-Nantes : deux métropoles qui bénéficient d'un avantage vraiment substantiel. Si on avait fait la ligne TGV comme on a construit les autoroutes, c'est-à-dire en commençant par les extrémités, on aurait réuni de plus en plus de gens pour acter leur achèvement. On a fait l'inverse : on a donné l'avantage à ceux qui l'avaient déjà, on a commencé par donner l'avantage au Mans, par rapport à Paris ; on va le donner à Rennes, mais l'éloignement relatif, à nous, Brestois et Quimpérois, va augmenter dans cette histoire. C'est-à-dire que l'attractivité de Nantes et de Rennes va être infiniment supérieure à la nôtre. Nous avons donc à faire très attention à la manière dont nous allons orienter et organiser notre développement, parce que, encore une fois, on n'a quand même pas vocation à être uniquement un pays de retraités, ce serait dommage. J'attire donc l'attention sur les deux cartes que Madame GUIHENEUF a présentées tout à l'heure, voilà où on sera s'il ne se passe rien. Ce n'est pas acceptable, même si certains d'entre nous, ici, lorsque tout cela sera en place, n'auront plus mal au dos, mais ça ne fait rien, les jeunes qui sont là auront aussi besoin d'asseoir leur développement. Donc, de grâce !

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

On va donc s'attacher à trouver une autre solution. Je pense en particulier que, si on fait une ligne directe Rennes-Nantes, ça change la donne pour Brest et Quimper et, en même temps, l'amélioration du réseau. On ne peut pas imputer les dépenses faites sur le réseau uniquement à la minute gagnée : l'entretien du réseau compte aussi. J'insiste aussi sur le fait que le transport des marchandises sur un réseau un peu remis en état ne serait pas mal non plus.

Michel MORIN, membre de la CPDP

Merci. Qui souhaite intervenir ?

Pascale MOISAN, Brestoïse

Pour rebondir sur cette idée du fret tout à fait juste, Monsieur, je vous remercie vraiment. Donc, comparativement, les investissements, combien d'argent en ce moment ou dans les années à venir est mis pour le fret, le ferroutage, vraiment ? Parce qu'il y a 400 millions pour l'amélioration des lignes, mais pour le ferroutage, le fret, combien de millions ?

Arnaud GODART, RFF

Sophie DANET peut sans doute intervenir pour nous préciser un peu les démarches de fret engagées en Bretagne.

Sophie DANET, responsable de l'antenne de RFF à Rennes, en charge des questions de fret

La réponse en millions, je ne peux pas vous la donner comme ça. Ce que je peux vous dire, c'est que, en Bretagne, nous sommes engagés pour le fret, puisque nous nous lançons dans des démarches avec des industriels, avec des transporteurs, notamment pour des notions de combinés. Nous faisons des études sur des plateformes de fret, qu'elles soient à l'est ou à l'ouest de Rennes. Nous avons notamment relancé le fret sur Rennes, sur une plateforme de transport combiné, et à Morlaix, évidemment, il y a aussi cette plateforme de fret qui a été remise en état avec un transporteur très engagé. En Bretagne, nous nous engageons dans cette démarche et nous portons ce discours.

Michel MORIN, membre de la CPDP

Je crois que cela a été dit tout à l'heure par le Président, mais la Commission nationale a demandé une expertise complémentaire sur la question du fret, qui sera disponible en novembre. Je rappelle par ailleurs que deux réunions avec comme thème le fret ferroviaire auront lieu à Morlaix d'une part et à Saint-Nazaire d'autre part. Vous pourrez y participer directement ou bien par internet, comme toutes les personnes qui seraient intéressées par ce thème. Y a-t-il des demandes de parole ? Est-ce que nous avons une question par internet ?

Mme Bernadette MALGORN, conseiller régional, municipal et communautaire de Brest

J'ai trouvé très intéressantes les présentations de l'Adeupa et d'Investir en Finistère et j'ai regretté d'autant plus que, dans le dossier du maître d'ouvrage, ne figurent pas les analyses de l'attractivité des territoires induite par les projets de lignes nouvelles. J'avais demandé au Conseil régional – le Président LAHELLEC doit s'en souvenir – que l'on prenne en compte la deuxième annexe de l'instruction interministérielle sur les analyses socio-économiques des grands projets d'infrastructure, à charge du maître d'ouvrage si possible, de telle sorte qu'on ne raisonne pas uniquement avec un taux de rentabilité interne et une valeur actualisée nette, mais qu'on l'ait aussi, et pas seulement de la manière illustrée et très intéressante qui nous a été produite par les deux interventions, comme un élément dans le dossier comptant dans la balance avantages/inconvénients que doit nous présenter le maître d'ouvrage.

Ce n'est sans doute pas une question de compétences ou de moyens, parce que j'ai vu que, à la veille du lancement du débat, il y avait un livre qui était vendu en librairie – pour 20 € d'ailleurs –, qui était patronné par RFF. Il y avait dans l'avant-propos des remerciements à RFF, etc. J'ai donc une petite question précise : est-ce que ce livre sur le rail dans l'ouest a été commandité par RFF, combien il a coûté et quel était le cahier des charges ? Parce qu'on aurait pu, de façon plus utile, donner des moyens d'appui aux études de l'Adeupa et d'Investir en Finistère.

Michel MORIN, membre de la CPDP

Merci. Un commentaire de RFF ?

Arnaud GODART, RFF

Antoine, tu peux peut-être apporter des éléments d'éclairage, en te présentant.

Antoine FRÉMONT, RFF

L'atlas *l'Ouest et le Rail* est effectivement un ouvrage qui a été commandé par RFF, donc fait par des universitaires de Brest, de Nantes et de Rennes. Le but de cet atlas, si vous l'avez bien regardé, était de bien mettre en évidence les enjeux de territoire associés au projet de ligne nouvelle. Je pense donc qu'il répond en partie à votre question. L'atlas insiste principalement, effectivement, sur les enjeux associés à la ligne nouvelle, pour essayer de mettre en perspective ces enjeux qui sont associés à la ligne, et de sortir peut-être un peu d'équations trop faciles qui feraient que le développement économique vient de l'arrivée de la ligne nouvelle et qu'il n'y a pas de relation immédiate de cause à effet entre l'arrivée d'une ligne nouvelle, des gains de temps de parcours et un développement économique. C'est un enchaînement de facteurs relativement complexes et l'attractivité par le gain de temps de parcours est l'un de ces facteurs, mais un facteur parmi d'autres.

Bernadette MALGORN, conseillère régionale, municipale et communication

J'avais demandé le cahier des charges.

Antoine FRÉMONT

Le coût, Benoît ?

Benoît FORMSTECHE, RFF

C'était dans le cadre d'une convention de recherche associant RFF et cette université, pour un coût de 30 000 € je crois, de mémoire.

Antoine FRÉMONT

Tant que j'ai la parole, j'en profite pour répondre à la première partie de votre question sur l'étude de l'attractivité des territoires au sens de l'annexe 2 de l'instruction cadre de 2005. Cette étude a été réalisée effectivement courant 2012, de mémoire. Elle ne figure pas dans les études soumises au débat, car elle n'était pas apparue extrêmement discriminante sur les scénarios. Cette étude repose aussi sur une méthodologie un peu remise en question par certains experts. Nous, RFF, en tout état de cause, on a produit ce document. Je pense que, sous réserve de validation du comité de pilotage, il doit être envisageable d'imaginer un versement au débat public dans les prochaines semaines.

Michel MORIN, membre de la CPDP

Je crois que ce serait une bonne chose. C'est bien que toutes les informations soient communiquées, même s'il peut y avoir des informations sur une mise en cause des éléments complémentaires à l'étude qui soit présentée en même temps. Effectivement, ce qui est souhaitable dans le cadre d'un débat public, c'est que l'information donnée au public soit complète. C'est pour ça que nous insistons beaucoup pour que toutes les études faites par RFF – à moins qu'il y ait des problèmes de confidentialité, mais je ne pense pas que ce soit le cas ici – soient mises à disposition du public. Le site internet est fait pour ça. De plus, toutes les études qui peuvent être en liaison avec ce projet et qui présentent un intérêt pour la région sont aussi disponibles : un lien permet de connaître ces études. Par exemple, une étude a été faite par le CESER sur Bretagne à grande vitesse, elle est en lien sur le site du débat public.

Je crois qu'il n'y a plus d'intervention.

Antoine FRÉMONT

Si vous le permettez, Monsieur le Président, juste un complément sur cet aspect pour bien qu'on se fasse comprendre. Il n'y a rien de caché, c'est juste que cette étude en particulier, qui repose sur une méthodologie plutôt routière, plutôt urbaine, ne nous a pas semblé utile, et en tout cas nous n'en avons pas tiré vraiment parti puisque, comme le disait Benoît, elle n'a pas permis de discriminer un scénario par rapport à l'autre. Il n'y a donc rien de secret, on la tient à disposition, sous le contrôle du comité de pilotage. Par contre, il ne nous a pas été utile et, du coup, nous avons jugé que, dans la masse documentaire déjà importante mise à la disposition du public, il n'était pas forcément nécessaire de la remettre mais, encore une fois, elle est disponible, si le comité de pilotage en est d'accord.

Michel MORIN, membre de la CPDP

Une dernière intervention ?

Lucien JARAUD, étudiant en urbanisme à Brest

Oui, excusez-moi. Je dévie un peu du débat, mais je profite du sujet pour m'adresser aux responsables brestois qui sont dans la salle, en tant qu'étudiant, puisque le sujet a été évoqué par l'Adeupa. Nous sommes encore quelques concernés par les études dans la salle.

On est dans un contexte de réforme des universités et je crois qu'il ne faut pas se leurrer, le bénéfice des réductions de temps de transport n'ira pas nécessairement à Brest, mais bien aux villes et aux universités qui sauront se rendre les plus attractives. Merci.

Michel MORIN, membre de la CPDP

Merci. Sur ces derniers mots, nous clôturons cette réunion. Je vous remercie tous d'y avoir participé. Je remercie particulièrement les étudiants qui ont suivi cette réunion et qui suivent le débat public. Ils présenteront leur analyse un peu plus tard. Notre prochaine réunion aura lieu demain à Quimper. Nous restons dans le Finistère et nous poursuivons notre parcours en Bretagne. Je vous rappelle aussi que le débat continue sur le site internet du débat public. Vous pouvez questionner le maître d'ouvrage. Il y a une question sur internet un peu complexe, à laquelle il sera répondu par internet. Vous pouvez donner votre avis et apporter vos contributions. Merci.